TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 marca 1935 r. | NR. 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Budownictwo w Gdyni

Gdynia, jako miasto, powstała niezmiernie szybko. O rozwoju miasta najlepiej świadczy wzrost liczby ludności. W dniu I. Powszechnego Spisu Ludności w r. 1921 Gdynia w dzisiejszych jej granicach liczyła 5 i pół tysiąca mieszkańców. II Powszechny Spis ludności zastaje w Gdyni 37 tysięcy mieszkańców. Dziś liczy Gdynia ponad 55 tysięcy mieszkańców.

Szybko napływająca do Gdyni ludność, musiała znaleźć dach nad głową. To też na terenie Gdyni zaczynają rosnąć domy. Ogólna liczba domów w roku 1921 na terenie dzisiejszej Gdyni wynosiła 577, w roku 1931 Gdynia liczy już 2477 domów, a w połowie 1934 roku na podstawie obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu liczba domów sięga 3.383 (dane prowizoryczne).

Porównując wzrost liczby domów w stosunku do wzrostu liczby ludności, otrzymujemy, że liczba domów wzrosła 6-krotnie, gdy liczba ludności 9-krotnie. Jasna rzecz, że dom domowi nierówny, szczególnie jeżeli chodzi o wielkie budownictwo blokowe, jednakowoż stosunek 6 : 9 świadczy dobitnie, że stan budynków w Gdyni jest zgoła niedostateczny.

W jakże odmienny sposób jest zabudowana Gdynia w różnych jej dzielnicach — Śródmieście ma charakter dużego europejskiego miasta o wysokopnących się budynkach. Kamienna Góra jest to dzielnica willowa. Chylonja, Oksywie, Grabówek i Obłuże — są to wioski przeplatane domkami i barakami o charakterze mocno prowizorycznym. Nie można powiedzieć, żeby jakakolwiek dzielnica Gdyni miała jednolity charakter zabudowania. Obok wielopiętrowych domów stoją chatki, obok wykwintnych urządzeń higjenicznych napotyka się cuchnące nieraz „urządzenia sanitarne".

Klęską Gdyni i poważną jej bolączką są budowle prowizoryczne — baraki, spotykane we wszystkich dzielnicach miasta. Są to domeczki sklecone przeważnie z materjału drzewnego, niekiedy zbudowane z cegły, niekiedy wkopane w górę w kształcie ziemianki. Spotykane są nawet takie dziwolągi, jak domy na kółkach, nawet na ulicy Świętojańskiej. Rzecz jasna, że podobne budowle powstają w 90% bez pozwolenia jakichkolwiek władz, a materjał, z którego są budowane, jest często pochodzenia nielegalnego. Domki te bardzo często są budowane na gruntach cudzych i w miarę powstających zatargów z właścicielami gruntów lub też z policją budowlaną Komisarjatu Rządu bez wielkich trudności są przenoszone z jednej dzielnicy miasta do drugiej.

Powód powstawania tego rodzaju zabudowań jest nader jasny. Przybywa do Gdyni duża ilość robotników, którzy muszą znaleźć dach nad głową dla siebie i swoich rodzin. Istniejąca ilość mieszkań jest zgoła niedostateczna, zresztą warunki najmu są niemożliwe w stosunku do stawki robotniczej. Zaczyna się budowa na własną rękę, jakkolwiek, byle przetrzymać zimę, następnie barak się ulepsza, zagospodarowuje, rozszerza, znajdują się sublokatorzy i wszystko zaczyna iść „normalnym" trybem.

Liczby baraków w Gdyni narazie ustalić nie można. Jeżeli przyjmiemy, że według „Rocznika Statystycznego Gdyni 1933 — 1934" Gdynia liczy 3.383 domów mieszkalnych, a w tej liczbie domów parterowych jest 2.505,

to po odjęciu domów parterowych stałych w Gdyni, w Chylonji i na Oksywiu wyjdziemy prawdopodobnie na liczbę od 1.500 do 1.800 baraków. Dane te odnoszą się do czerwca 1934 — dziś liczba baraków przekroczyła z pewnością 2.000, być może sięga liczby 2.500.

Walka z tego rodzaju budownictwem jest niezwykle utrudniona, gdyż wzamian za barak trzeba przecie dać jakieś inne locum. Jedynym sposobem, jaki widzimy, jest dostarczenie Gdyni odpowiedniej ilości tanich domów mieszkalnych, któreby zaspokoiły w dostatecznym stopniu potrzeby mieszkaniowe wzrastającej wciąż ludności miasta.

— o —

Budynki stałe powstają na obszarze całej Gdyni w bardzo szybkiem tempie. Wpływa na to przedewszystkiem konjunktura.

Ceny gruntów, tak bardzo wysokie w latach 1928-29, znacznie spadły w latach następnych ze względu na brak nabywców. Spadek cen przyczynił się do nabywania gruntów przez pragnących inwestować w budownictwie. Ogólna konjunktura gospodarcza, zmierzająca do obniżki cen na materjały budowlane i na robociznę, wpływa w bardzo silnym stopniu na powstawanie nowych budynków. Pozatem na rozwój budownictwa ma wpływ rentowność budynków czynszowych, specjalnie wysoka na obszarze Gdyni, ze względu na duży popyt, a małą podaż mieszkań.

Większa część budujących się domów powstaje w szybkiem tempie w ciągu jednego, najwyżej dwóch sezonów budowlanych. Dzieje się to wtedy, kiedy przychodzi kapitał w płynnej postaci i jest w stanie finansować inwestycję odrazu.

Na porządku dziennym jednak są budynki, wykonywane „na raty". Praktycznie wygląda to w ten sposób, że w jednym roku buduje się parter za pieniądze, uzyskane w postaci czynszu, w roku następnym buduje się następną kondygnację, w następnym roku w podobny sposób budynek wyprowadza się wyżej.

Zupełnie odmiennym typem budowli mieszkaniowej są wielkie bloki mieszkaniowe, jak domy Z. U. P. U. i Kasy Emerytalnej Pracowników Kolejowych. Razem istnieje takich domów 5, dających możność mieszkania dla kilku tysięcy ludzi. Czynsz komorniany w domach powyższych jest znacznie niższy od czynszu w domach prywatnych. W ten sposób daje się możność zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych dla mało zarabiających urzędników na terenie Gdyni.

Tych jednak blokowych tanich domów w Gdyni jest stanowczo zamało. Świadczy o tem fakt, że tylko część zapotrzebowań na mieszkania jest w pozytywny sposób załatwiana przez administrację domów.

Akcja spółdzielni mieszkaniowych na terenie Gdyni, można powiedzieć, nie udała się. Istnieje zaledwie 5 spółdzielni mieszkaniowo-budowlanych, które w sumie wybudowały około 100 domów. Oczywiście liczba ta nie może być wzięta pod uwagę w ogólnem zapotrzebowaniu na mieszkania.

Zupełnie niedostateczną jest ilość domów hotelowych. Powoduje to zbyt wysokie ceny za pokoje hotelowe, stawiane przez właścicieli wobec przybyszów. Kwestja budowy wielkich, po europejsku urządzonych, hoteli jest otwarta i czeka na odpowiednie kapitały, które w przyszłości przyniosą dobry dochód inwestującemu.

Liczbowy obraz rozwoju budownictwa w Gdyni w ostatnich paru latach przedstawia nam zestawienie, sporządzone na podstawie danych Referatu Statystycznego jak poniżej:

Budynki zakończone — a) Liczba.

	1931	1932	1933	1934
Budynki stałe	**12**	**53**	**71**	**205**
w tem mieszkalne . . .	**8**	**40**	**63**	**197**
murowane	8	38	51	175
drewniane	—	2	12	22
przemysłowe	**4**	**13**	**8**	**8**
murowane	4	9	3	7
drewniane	—	4	5	1
Budynki prowizorycz.	**3**	**79**	**83**	**23**
w tem mieszkalne	**1**	**62**	**69**	**21**
murowane	—	16	25	2
drewniane	1	46	44	19
przemysłowe	**2**	**17**	**14**	**2**
murowane	2	6	6	—
drewniane	—	11	8	2

Budynki zakończone — b) Kubatura.
w 1000 m³

	1931	1932	1933	1934
Budynki stałe	**119**	**216**	**71**	**186**
w tem mieszkalne . . .	**112**	**201**	**68**	**182**
murowane	112	200	62	174
drewniane	—	1	6	8
przemysłowe	**7**	**15**	**3**	**4**
murowane	7	13	1	3
drewniane	—	2	2	1
Budynki prowizorycz.	**0**	**10**	**17**	**4**
w tem mieszkalne	**0**	**8**	**12**	**3**
murowane	—	2	5	0
drewniane	0	6	7	3
przemysłowe	**0**	**2**	**5**	**1**
murowane	0	1	3	—
drewniane	—	1	2	1

UWAGA: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednak w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionemi w tablicy znakami cyfrowemi, n. p. jeżeli kubatura podana jest w 1000 m3, znak 0 oznacza, że w danym wypadku kubatura nie sięga 500 m3.

Budynki zakończone — c) Koszt budowy w 1000 złotych.

	1931	1932	1933	1934
Budynki stałe	**6.667**	**11.077**	**2.345**	**5.215**
w tem mieszkalne . . .	**6.343**	**10.506**	**2.280**	**5.129**
murowane	6.343	10.461	2.121	4.917
drewniane	—	45	159	212
przemysłowe	**324**	**571**	**65**	**86**
murowane	324	545	42	83
drewniane	—	26	23	3
Budynki prowizorycz.	**9**	**173**	**289**	**48**
w tem mieszkalne	**3**	**139**	**232**	**45**
murowane	—	41	122	6
drewniane	3	98	110	39
przemysłowe	**6**	**34**	**57**	**3**
murowane	6	16	39	—
drewniane	—	18	18	3

Tak się przedstawia liczba, kubatura i koszt budowy budynków mieszkalnych i przemysłowych zakończonych.

Zestawiając te liczby z pominięciem szczegółów mamy:

	1931	1932	1933	1934
Liczba budynków	15	132	154	228
Kubatura w 1000 m³ . .	120	227	87	190
Koszt budowy w 1000 zł .	6.676	11.250	2.634	5.263

Warto również chociażby w liczbach ogólnych podać dane o budynkach rozpoczętych:

	1932	1933	1934
Liczba budynków	166	337	318
Kubatura w 1000 m³ . .	176	259	37
Koszt budowy w 1000 zł .	6.787	7.046	10.114

Jak widzimy budownictwo w Gdyni rozwija się bardzo poważnie i szybko.

W jakichże dzielnicach najwięcej się Gdynia rozbudowuje? Przedewszystkiem w centrum, i to głównie ul. Świętojańska. Niedługo szczerby między budynkami tej ulicy zostaną zabudowane. Działki leśne zabudowywane są intensywnie małemi domkami, jakoteż na Witominie powstaje serja domków bliźniaczych T. B. O. Redłowo uzyskało kilka domów spółdzielczych i 19 domów seryjnych T. B. O. Na Kamiennej Górze i innych dzielnicach budownictwo rozwija się mniej intensywnie.

Zarząd m. Gdyni, który powołany jest do kierowania całokształtem rozbudowy miasta, w budownictwie gdyńskiem jest specjalnie zainteresowany. W tym celu powołany został do życia Komitet Rozbudowy, mający na celu regulowanie spraw gruntowych i rozprowadzanie kredytów budowlanych.

Prace Komitetu Rozbudowy wyrażają się konkretną liczbą 29 miljonów złotych, rozprowadzonych z Państwowego Funduszu Budowlanego, a mianowicie:

w r. 1927	—	4.463	tys. zł
1928	—	3.081	„ „
1929	—	1.966	„ „
1930	—	4.033	„ „
1931	—	11.887	„ „
1932	—	510	„ „
1933	—	771	„ „
1934	—	2.539	„ „
Ogółem	—	**29.250**	**tys. zł**

Polityka kredytowania w r. 1933 i 1934, opierając się na wytycznych Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, wyrażała się w popieraniu drobnego budownictwa mieszkaniowego. Norma pożyczki wynosiła zł 5.000, w r. 1934 w wypadkach inwestowania poza mieszkaniem własnem małych mieszkań czynszowych, podniesiona być mogła do zł 7.500.

Według sprawozdania Komitetu Rozbudowy w Gdyni Komitet Rozbudowy sfinansował:

w r. 1933 — 85 domów o 668 izbach
1934 — 186 „ „ 2387 „

Zagadnienia terenowe przedstawiają poważny i trudny problemat dla Zarządu miasta. —

Przy powstawaniu Gdyni popełniono kardynalny błąd, jakim jest zaniedbanie ujęcia inicjatywy budowy miasta w swe ręce przez czynniki do tego powołane. Jednocześnie z wykupywaniem gruntów pod budowę portu należało wykupić grunty pod budowę miasta. Grunty te można było wykupić po cenie niskiej, niepozostającej w żadnym stosunku do cen, jakie płacono za tereny w okresie kwitnącej rozbudowy miasta. Wyniki tych błędów z jednej strony są widoczne dla wszystkich w postaci krzywych i wąskich ulic i to głównych, braku magistrali tranzytowej, kolei, poprowadzonej przez środek miasta itd., z drugiej strony są twardym orzechem do zgryzienia dla Zarządu Miasta ze względu na trudność opracowania ostatecznego planu i linij rozwojowych Gdyni, jakoteż ze względu na brak dostatecznej ilości potrzebnych terenów pod budownictwo socjalne. Dziś miasto Gdynia, jako gmina posiada terenów własnych zaledwie 344 ha, na ogólny obszar 3.094 ha, z tego obszaru na budownictwo nadaje się 229 ha. Tereny zatem, pozostające w rozporządzalności gminy są b. małe.

Jak się przedstawia plan polityki mieszkaniowej, konstruowany przez Komitet Rozbudowy i przedstawiony na Radzie Miejskiej przez p. Komisarza Rządu mgr. pr. Fr. Sokoła?

Wytyczne tej polityki są następujące:

1) Zdobycie wszelkiemi środkami dostępnemi Zarządowi miasta możliwie największego zapasu terenów.
2) Dostarczenie tanich terenów budowlanych ze swego zapasu ziemi sferom pracującym, pragnącym budować własne domki.
3) Udostępnić tymże możliwie w najszerszym zakresie kredytów, rozprowadzanych przez Komitet Rozbudowy.
4) Za pośrednictwem Komunalnej Kasy Oszczędności m. Gdyni stworzyć lokalny fundusz pożyczkowo - budowlany.
5) Likwidować budownictwo barakowe przez: ułatwianie budownictwa mieszkaniowego, indywidualnego, rozwinięcie akcji budowy osiedli robotniczych.

Dla realizacji swej polityki budowlanej, Komisarjatu Rządu posługiwać się będzie trzema organami: Komitetem Rozbudowy, Towarzystwem Budowy Osiedli i Komunalną Kasą Oszczędności.

Bolesław Polkowski.

Rynek pracy w Polskiej Marynarce Handlowej

Powstanie Państwa Polskiego otworzyło szerokie perspektywy dla rozmaitych zajęć zawodowych, w szczególności tych, które będąc bezpośrednio lub pośrednio funkcją gospodarczo-państwową, miały ugruntowane warunki swego dalszego rozwoju. Do zajęć takich należała, względnie zdawała się należeć praca w żegludze handlowej. Nie ulegało bowiem wątpliwości, że z odzyskaniem Niepodległości będziemy się niewątpliwie starali utrwalić ją jak najmocniej również i pod względem gospodarczym. Jedną zaś z naczelnych przesłanek niezależności gospodarczej jest i będzie zawsze możliwość nawiązywania bezpośrednich kontaktów z zagranicą, ku czemu najlepiej się nadaje własny dostęp do morza i zorganizowanie transportu morskiego we własnych rękach przez budowę rodzimej floty handlowej.

Nadzieje te wydawały się tembardziej realne, ile że w pierwszych latach powojennych panował w międzynarodowej żegludze handlowej okres wysokiej konjunktury, łączący się ściśle z zapotrzebowaniem tonażu na skutek strat spowodowanych wojną podwodną i na skutek wzmożonych transportów artykułów pierwszej potrzeby do wyniszczonej Europy, jak również i w kierunkach powrotnych z uwagi na transporty b. kombatantów i masowy ruch emigracyjny do obu Ameryk.

I dlatego już w lutym 1920 r. jesteśmy świadkami powstania 2 pierwszych polskich przedsiębiorstw żeglugowych stworzonych dzięki inicjatywie Polonji amerykańskiej a mian.: „Polsko - Amerykańskiej Korporacji Nawigacyjnej“ (Polish American Navigation Corporation) i „Polskiego Towarzystwa Żeglugowego“ (Polish Navigation Company) — obu z siedziba w Nowym Yorku. Następnie zakupuje Bank Związku Spółek Zarobkowych w Poznaniu statek, nazwany „Józef Englich“ a spółka akcyjna „Sarmatia“ w Gdańsku uruchamia kilka statków pod polską banderą. Tworzy się szereg mniejszych spółek jak: „Lechia“, „Biały Orzeł“, „Gryf“ i in. — jednem słowem zdawało się, że również i na tym odcinku pracy twórczej rozwinęliśmy całą naszą inicjatywę i możliwości finansowe.

Niestety załamująca się nagle konjunktura w transporcie morskim, a w szczególności spadek cen na statki, pociągnął za sobą przymusową likwidację również i pierwszych armatorów polskich, z których zwłaszcza dwa wyżej wspomniane towarzystwa polsko - amerykańskie nabyły statki po niezmiernie wysokich cenach, w konsekwencji, których raty zabezpieczone hipotekami okrętowemi nie mogły być dotrzymane. Temsamem i na rynku pracy w polskiej marynarce handlowej powstaje sytuacja katastrofalna, która trwa aż do roku 1926 tj. do czasu powstania pierwszego przedsiębiorstwa żeglugowego, eksploatowanego przez Rząd, a mian.: „Żeglugi Polskiej“.

Obrazuje to zamieszczone poniżej zestawienie, podające ilość wydanych książeczek żeglarskich, tj. dokumentów legitymacyjnych stwierdzających zaciąg do pracy na morzu, a wydawanych przez władze administracji morskiej. Widzimy, że niezwłocznie po utworzeniu b. Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku w roku 1921 wydano ogółem 332 książeczek, a w r. następnym, tj. 1922 dalszych 252. Wprawdzie nie cała ta ilość przypada na statki wyżej wspomnianych polskich towarzystw okrętowych, albowiem niewątpliwie nie dawały one takiej możności zatrudnienia — niemniej jednak cyfry te świadczą, że w pierwszych latach powojennych zgłosił się do pracy na morzu poważny zastęp oficerów i marynarzy, rekrutujący się przeważnie z byłych flot zaborczych i to po największej części z flot wojennych, które uległy zupełnej likwidacji, jak np.:

niemiecka i austrjacka, albo w których dalsza służba jak np. we flocie rosyjskiej stała się dla Polaka niemożliwością.

Pierwsze te cyfry są tembardziej interesujące, gdyż pozwalają wyciągnąć wnioski co do przypuszczalnej ilości zawodowych marynarzy i oficerów z b. flot zaborczych. Przypuszczać bowiem należy, że do roku 1922 włącznie zgłosili się do pracy w polskiej marynarce handlowej ci wszyscy, którzy zamierzali kontynuować swą pracę zawodową, — rozpoczętą przed wojną lub w okresie wojennym. Cyfrę tę można z dużem prawdopodobieństwem określić na 500, przez podanie ilości książeczek żeglarskich wydanych w 2-ch pierwszych latach, po uwzględnieniu pewnej korektury na rzecz nowozgłaszających się do pracy na morzu.

niu do intensywności przewozów morskich, w związku z czem ta i owa jednostka mogła się zaciągnąć na statek zagraniczny, zawijający do portu gdańskiego, lub budującego się dopiero ówcześnie portu gdyńskiego.

Jak wspomnieliśmy poprzednio, powstaje w roku 1926 przedsiębiorstwo państwowe: „Żegluga Polska". Pełną eksploatację swych statków rozpoczęło w roku 1927. Konsekwencje tego faktu widzimy w raptownem podniesieniu się cyfry wydawanych książeczek (z 67 w Gdyni na 203) i w pojawiającej się po raz pierwszy cyfrze ogólnego zatrudnienia (183). Zatrudnienie to wzrasta silnie w następnych latach w miarę powstawania nowych polskich przedsiębiorstw żeglugowych, a mianowicie: Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego „Polskarob", Polsko-Brytyj-

RYNEK PRACY W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

ROK	Teoretyczne nasilenie rynku pracy									Praktyczne nasilenie rynku pracy												
	Ilość książeczek żegl. wyd. przez b. Urząd Maryn. Handlowej w Wejherowie, Urząd Morski w Gdyni i Urząd Marynarki Handl. w Gdańsku			Ilość wychowanków Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni						Ilość Oficerów i Marynarzy zarejestrowanych w Państwowym Urzędzie Pośrednictwa Pracy w Gdyni							Przeciętna ilość oficerów i marynarzy zatrudnionych w przedsiębiorstwach zrzeszonych w Związku Armatorów Polskich (Żegluga Polska S. A., Polsko Skand. Tow. Transp. „Polskarob", Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe i Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe					
				Wydz. Nawig.		Wydział Maszyn.																
	Wejherowo i Gdynia	Gdańsk	Razem	Absolwenci	Dyplomowani	Absolwenci	Dyplomowani	Razem		Ofic. pokładowi	Ofic. maszynowi	Załoga pokładu	Załoga maszynowa	Załoga hotel (męska)	Załoga hotel (żeńska)	Razem	Oficerów pokład. i maszyn.	Załoga pokładowa	Załoga maszyn.	Załoga hotelowa	Pracownicy adm.	Razem
1919																						
1920																						
1921		332	332																			
1922		252	252																			
1923	7	111	118	16	13	14	9	30		Państwowy Urząd Pośrednictwa												
1924	2	123	125	13	13	12	10	25		Pracy Oddział Żeglarski stwo-												
1925	20	37	57	9	9	8	5	17		rzono dopiero z początkiem												
1926	67	164	231	8	7	14	13	22		r. 1931.												
1927	203	246	449	14	14	12	12	26									48	57	61	17		183
1928	241	183	424	17	14	8	6	25									72	83	84	26		265
1929	210	246	456	11	10	8	6	19									132	142	145	104		523
1930	373	519	892	18	16	16	13	34									170	200	227	287	16	900
1931	428	63	491	17	17	21	16	38		40	37	435	440	727	133	1812	158	188	217	299	16	878
1932	325	38	363	14	11	13	11	27		34	30	383	388	580	85	1500	187	210	230	284	16	927
1933	208	13	221	19	19	15	15	28		45	46	289	349	474	74	1290	154	203	211	383	25	976
1934	187	2	189	19	19	9	9	34		17	26	203	247	324	61	887	141	171	187	369	30	898

W latach od 1923 — 1925 włącznie obserwujemy duży spadek książeczek żeglarskich. Spadek ten jest dowodem, że w latach tych po likwidacji polskich towarzystw okrętowych, dostępny był rynek pracy morskiej jedynie dla marynarzy, mających sposobność zaciągania się na statki obce. Nie było to zbyt trudne, albowiem w tym okresie panowała jeszcze duża konjunktura w odniesie-

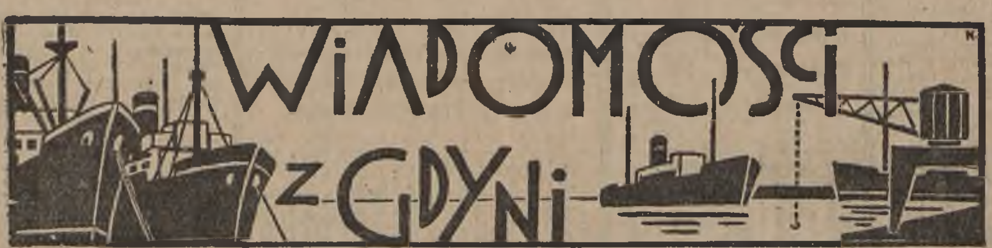
skiego Tow. Okrętowego i Polsko Transatlantyckiego Tow. Okrętowego, zwanego obecnie: Gdynia - Ameryka, Linje Żeglugowe SA. — jak również i zlikwidowanego niedawno „Połryżu" sp. z ogr. por.

Kryzys żeglugowy, wzrastający silnie od roku 1930 nie pozwala na podniesienie się przeciętnej cyfry zatrudnienia, która waha się od 5 już lat około 900 zatrudnionych ofi-

cerów i marynarzy. Ustabilizowanej tej pozycji nie odpowiada stabilizacja wydawanych książeczek żeglarskich. Jest to zjawisko dość zrozumiałe, jeżeli się weźmie pod uwagę nasilanie zapotrzebowania rynku pracy w sezonie letnim, oraz cieszące się coraz większym popytem wycieczki morskie statkami Linji Gdynia — Ameryka, na których w zależności od liczby turystów należy zwiększać lub zmniejszać szczególnie personel załogi tz. hotelowej, tj. stewardów, kucharzy i t. d. Niemniej jednak cyfra ta ma tendencję raczej spadkową, co jest objawem dodatnim, świadczącym o starannej selekcji kandydatów do pracy na morzu i ścisłem przestrzeganiu obowiązujących w tej mierze przepisów. Na ich podstawie wydaje się książeczki żeglarskie bez ograniczenia jedynie absolwentom Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i oficerom służby nawigacyjnej i mechanicznej. Natomiast rezerwistom marynarki wojennej, pracownikom administracyjnym na statkach pasażerskich i rozmaitym specjalistom jak np.: kucharzom, stewardom, rzeźnikom i t. d. wydaje się książeczki pod warunkiem wykazania się cenzusem praktycznym, pod którym rozumie się pływanie od conajmniej 6 miesięcy, a w odniesieniu do chłopców okrętowych 12 miesięcy.

Dodatnim objawem jest również tendencja zniżkowa cyfry zarejestrowanych bezrobotnych, która spadła z 1812 w roku 1931 na 887 w roku 1934.

Porównanie tych pozycyj świadczy o wolno wprawdzie postępującej, jednak stale się akcentującej normalizacji na rynku pracy w żegludze morskiej. Miejmy nadzieję, że budowa nowych statków, z których motorowiec „Piłsudski" został niedawno spuszczony na wodę w Monfalcone, przyniesie w tej dziedzinie dalsze polepszenie. Zbyt wielkich jednak nadziei żywić nie można, albowiem światowy kryzys frachtów morskich trwa w dalszym ciągu, a w tej sytuacji rozbudowa naszej marynarki handlowej może postępować jedynie powoli w myśl nakreślonego programu.



RADCOWIE NASZEJ IZBY Z NOMINACJI.

W charakterze Radców z nominacji Pana Ministra Przemysłu i Handlu do Izby naszej na bieżącą kadencję weszli p. p. Grabowski Władysław, Rawicz - Szczerbo Władysław, Ruchniewicz Alojzy, inż. Skąpski Franciszek, Tor Stanisław.

P. p. radcowie: Ruchniewicz i inż. Skąpski przydzieleni zostali do sekcji przemysłowej p. p. Grabowski i Tor do sekcji handlowej i p. Rawicz - Szczerbo do sekcji żeglugowo-portowej.

PRACA MIEJSKIEGO TOWARZYSTWA KOMUNIKACYJNEGO W R. 1934.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu, Praca Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego M. T. K. w roku 1934 przedstawia się następująco.

Liczba linij autobusowych była maximum 7, obecny stan (posezonowy) —6.

Długość linij wynosi obecnie 39 km., w sezonie wynosiła 102 km.

Liczba autobusów czynnych obecnie 9, w sezonie 14.

Należy zaznaczyć wzrost liczby linij, ich długość i autobusów w stosunku do roku poprzedniego, a to ze względu na przyjęcie linji Gdynia — Sopoty od prywatnego przedsiębiorcy Szandracha. W ten sposób miasto stało się jedynym przedsiębiorcą komunikacyjnym w mieście i zażegnana została niepotrzebna konkurencja.

Autobusy miejskie przejechały w ciągu roku 885 tysięcy km. gdy w roku 1933 przebyły drogę 775 tys. km., w r. 1932 — 656 tys. km., w r. 1931 — 634 tys. km., a w r. 1930 — 485 tys. km.

Liczba przewiezionych pasażerów znacznie wzrosła i w r. 1934 osiągnęła 2.142 tysiące osób, gdy w r. 1933 przewieziono osób 1812 tys., w r. 1932 — 1804 tys. osób, w r. 1931 — 1586 tys. osób, a w r. 1930 — 1083 tys. osób.

W poszczególnych miesiącach r. 1934 liczba przewiezionych pasażerów przedstawia się następująco. (w tys. osób):

I. — 127; II. — 127; III. — 139; IV — 138; V. — 168; VI. — 190; VII — 301; VIII. — 292; IX. — 181; X. — 163; XI — 153; XII. — 163.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

W miesiącu lutym statki polskie, oparte o Gdynię i Gdańsk przewiozły ogółem 64.929,5 t. różnych towarów, co oznacza lek-

kie zwiększenie wobec lutego ub. roku, kiedy przewieziono 64.540,5 t. towarów.

Z powyższej ilości przewozów przypada na eksport 51.503,5 ton, na import 10.278 t. i na przewozy między portami obcemi 3.148 ton.

Przy podziale na poszczególne przedsiębiorstwa przypada na statki Żeglugi Polskiej 24.398 t., na statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego 1.135 t., na statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego 5.888 t. i na statki Polskarob 33.508,5 ton.

Na ogólną ilość towarów przewiezionych na statkach Żeglugi Polskiej przypada na pracę linij regularnych 13.249 t. i na przewozy trampów 11.249 t. Ostatnie pracowały prawie wyłącznie w kierunku eksportowym, wywożąc węgla 10.526: w imporcie przywieziono partję tytoniu — 623 t.

Z pięciu linij towarzystwa na pierwszem miejscu stanęła tym razem linja antwerpijska z 4.132 ton, z przewagą na tej linji kierunku eksportowego z 2.467 t. towarów, na drugiem — rotterdamska z 4.056 t. przewiezionych towarów i przewagą, jak zawsze kierunku importowego z 2.824 t. Na linji fińskiej przewieziono 3.326 t. towarów, na hamburskiej 1.230 ton, na linji wschodnio - szwedzkiej 427 t.

Względem m-ca lutego ub. roku zmalał ruch na linji rotterdamskiej i wzrósł ruch na linji hamburskiej. W lutym ub. r. hamburska linja była eksportową, obecnie ma ona charakter więcej importowy. Po roku pracy tej nowej linji widać więc, że zastępuje ona częściowo linję rotterdamską w imporcie, cofając się widocznie na rzecz linji antwerpijskiej, linji w eksporcie.

Statek Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego s/s Pułaski linji Gdynia — Halifax — N. York miał w lutym po jednym przyjeździe i odjeździe, z przewagą ruchu towarowego na wejściu (785 t. wobec 350 t. na wyjściu) i przewagą pasażerskiego ruchu na wyjściu (226 pas. wobec 78 na wejściu). Powyższe liczby oznaczają nieznaczne zmniejszenie względem lutego r. ub., kiedy przewieziono ogółem 380 pasażerów i 1.290 t. towarów.

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego wywiozły w lutym z Gdyni i Gdańska do Londynu i Hull 3.810 t. ładunku, wobec 4.232 t. w lutym ub. roku, przyczem nieznaczny ten spadek jest wypadkową z dość znacznego spadku wywozu jaj, bekonów, szynek i drzewa oraz wzrostu i urozmaicenia poz. drobnicowych, co uważać można za polepszenie jakości ruchu towarowego tych dwu linij.

Statki towarzystwa przywiozły do Gdyni i Gdańska z Londynu i Hull ogółem 2.078 t. ładunku wobec 2.470 t. w lutym ub. roku. I tu zmniejszenie jest wypadkową z dwu odmiennych tendencyj. Zmalał bowiem znacznie import z Hull via Gdańsk — z 1.008 t. w lutym r. ub., prowadzącemi w większym stopmiast zlekka wzrósł ruch importowy via Gdynia, jak z Hull, tak i z Londynu.

4 statki węglowe Polskarobu przewiozły w lutym ogółem 33.508,5 t. węgla, w tem 30.520,5 t. w eksporcie z Gdyni i 2.988 t. w przewozach między portami zagranicznemi (1 podróż z Methil do Kopenhagi). W lutym ub. roku ogólna liczba przewozów na tych statkach wynosiła 39.010,5 t. Zmniejszenie tłumaczy się dłuższemi podróżami, aniżeli w lutym r. ub., prowadzącemi w większym stopniu niż rok temu do portów norweskich i holenderskich. Wywieziono na tych statkach do Szwecji 16.094,5 t., do Norwegji 8.568 t., do Holandji 5.858 t. i do Danji 2.988 t. Odbyto podróży 12 (w lutym ub. r. 14) do portów: Oxelösund (3 razy), Oslo (2 razy), Rotterdam, Amsterdam, Kopenhaga, Bergen, Stockholm, Slite, Göteborg, Methil.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W LUTYM.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godz. 9156 z zużyciem prądu 64.385 KW/h i przeładowano 122.624 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 93,5% ; w tymże miesiącu w r. 1934 wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 73,00%, czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrosło o 20%.

„ŻEGLUGA POLSKA" WZMACNIA SWE POŁĄCZENIA LINJOWE.

Żegluga Polska S. A. wydała świeżo nowy rozkład jazdy swych statków na linjach regularnych na II kwartał br., zawierający szereg doniosłych ulepszeń i zmian, powstałych w związku z wprowadzeniem w kwietniu na linje antwerpijską i rotterdamską 2 wykańczanych i przyjmowanych obecnie w Anglji nowych statków.

Częstotliwość i dni odjazdów pozostają na wszystkich linjach bez zmiany, tak że rozchodzi się tylko o zmianę statków: s/s Irisen zostaje wycofany, mając ostatni odj. z Gdyni 9. IV., miejsce jego zajmuje s/s Hel z pierwszym odj. z Gdyni do Antwerpji 23. IV. Na linji rotterdamskiej zamiast „Chorzowa" już 9. IV. odjeżdża z Gdyni s/s Puck. Natomiast już 26. III. s/s Chorzów odjeżdża z Gdyni do Hamburga, zastępując s/s Tczew, który również jeszcze przed początkiem nowego kwartału, bo 30. III. odpłynie po raz pierwszy do Norrköpingu i Stockholmu, zamiast dotychczas kursującego w tym kierunku s/s Haneström V.

Skutki zmian będą takie: na linji antwerpijskiej powolniejszy statek zastępuje się szybkim i nośność tego statku wzrasta o 800 t. D. W., dotychczasowy udział bandery polskiej w ruchu Antwerpji wzrośnie dwukrotnie.

Na linji rotterdamskiej powolniejszy statek zastępuje się szybszym i nośność tego statku jest większa o 250 t. D. W. Dzięki znacznemu zwiększeniu szybkości nowy statek w miarę potrzeby będzie mógł w granicach rozkładu zawijać również do innych portów, np. do Antwerpji.

Na linji hamburskiej przez zmianę statku zwiększa się nośność o 350 t. D. W. Na linji stockholmskiej wprowadza się tonaż polski i nośność statku zwiększa się o 220 t. D. W.

Zbytecznem jest nadmieniać, że wprowadzenie nowych, oszczędnych w eksploatacji statków, podnosi rentowność linij.

WIOSENNA WYCIECZKA S/S KOŚCIUSZKO NA ŚRÓDZIEMNE MORZE.

Przebudowany z uwzględnieniem wymogów nowoczesnego okrętowego komfortu s/s Kościuszko po powrocie z Nowego Yorku wyruszy w dniu 5 kwietnia na 24-dniową wycieczkę na morze Śródziemne. „Kościuszko" odwiedzi porty: Vigo, Ceuta, Valencia, Niceę-Villefranche i w drodze powrotnej Palmę (Majorca), Lizbonę i Amsterdam.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LUTY ORAZ I-szą POŁOWĘ MARCA 1935 R.

Węgiel.

Już od początku bieżącego roku zaznaczył się na tutejszym rynku frachtowym znaczny spadek frachtowań ładunków węgla. przeznaczonych do portów Morza Bałtyckiego i Północnego. Szczególnie dotkliwie dało się odczuć przerwanie eksportu do Irlandji. Stawki frachtowe w związku z tem cofnęły się o dalszych kilka pensów. Możemy wymienić następujące kontrakty orjentacyjne:

Kilka statków ca. 4000 ton
Gdynia/Belgja
stawka frachtowa sh. 3/9 za tonę, 2000 ton wyładowania

ca 2800 ton	— Antwerpja	— sh.	3/9	za	tonę
„ 1800 „	— Gandawa	— „	4/-	„	„
„ 3000 „	— Amsterdam	— „	4/9	„	„
„ 2000 „	— Bruges	— „	4/3	„	„

Francja:

1000 ton	— Le Havre	frcs.	28,25	za	tonę
900 „	— St. Brieux	„	29,—	„	„
2000 „	— La Rochelle	„	28,—	„	„
2000 „	— Bordeaux	„	27,—	„	„
1800 „	— Rouen	„	23,—	„	„

Morze Śródziemne:

W odróżnieniu od wyżej przedstawionej sytuacji, eksport do portów śródziemnomorskich wykazał dalszy wzrost. Eksport w tym kierunku wynosi około 150/200000 ton miesięcznie. Stawki frachtowe w związku z tem, a szczególnie wskutek braku tonażu greckiego, wykazały dość poważną zwyżkę. W obecnej chwili płacone są następujące stawki:

ca 5000 ton do Zach. Włoch sh. 8/3 do 8/6 za tonę
do Wenecji, Triestu sh. 9/3 do 9/6 za tonę
5000 ton do Pireus sh. 9/- za tonę
5000 ton do Port Said sh. 9/- za tonę
4500 ton do Malty sh. 8/9 za tonę
5000 ton do Algieru lub Bony sh. 9/- za tonę.

Węgiel do Ameryki Południowej:

Również eksport do Ameryki Południowej wykazał dalszy wzrost i należy tu wymienić tranzakcję na 100.000 ton z przeznaczeniem do Buenos Aires. Załadunek następuje statkami o wielkości od 5000 do 7000 ton i będzie rozdzielony na cały rok bieżący. Stawki frachtowe, płacone obecnie w powyższym kierunku, wynoszą sh. 10/3 do 10/6 za tonę.

Amoniak do Hiszpanji:

Nasz eksport amoniaku do Hiszpanji z chwilą zawarcia traktatu handlowego między Polską a Hiszpanją został wznowiony. Eksport uskuteczniony jest w partjach 1500/2000 ton, w zależności od wielkości statku, stawki frachtowe wynoszą sh. 9/6 do 10/- za tonę.

Anglja.

W powyższym okresie zafrachtowano z Gdyni do portów angielskich jedynie kilka ładunków, a mianowicie:

1 duński statek 600 stds. z ładunkiem D. B. B. do Londynu S. C. D.
1 duński statek 600 stds. z ładunkiem D. B. B. do Londynu S. C. D.
1 duński statek 600 stds. z ładunkiem ca 450 sążni kopalniaków do Szwecji
1 duński statek 450 sążni z ładunkiem kopalniaków z Gdańska do Szkocji
1 litewski statek 400 std. z ładunkiem częściowym D. B. B. do Hull
1 duński statek 600 stds. z ładunkiem częściowym D. B. B. do Hull V. D.

Pozatem kilka mniejszych partyj zafrachtowano na statki linjowe z przeznaczeniem do Tyne.

Z Gdańska wysłano również pewną ilość statków z ładunkami mieszanemi drewna oraz kilka mniejszych statków z ładunkami jęczmienia luzem do różnych portów.

Holandja.

Zaoferowanie ładunków do Holandji było przez cały okres sprawozdawczy bardzo nieznaczne. Zafrachtowano kilka partyj jęczmienia luzem, D. B. B., oraz drewna twardego po dawnych stawkach. Poza statkami linjowemi udało się zafrachtować jedynie parę małych statków motorowo - żaglowych.

Belgja.

Dowóz zboża do Belgji, stanowiącego dotychczas jeden z głównych ładunków, wykazał szczególnie w miesiącu bieżącym znaczny spadek, wskutek czego statki linjowe wystarczyły całkowicie.

Mimo to stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym poziomie. W lutym poza statkami linjowemi zafrachtowano kilka statków trampowych dla ładunków mieszanych. Eksport drewna twardego do Antwerpji zwiększył się nieco w marcu oraz rozpoczął się sezon wywozu podkładów dębowych do Antwerpji, Ostendy i Haren.

Należy również wspomnieć, że zafrachtowano do Gandawy oprócz pewnej ilości drewna twardego, kilka partyj ziemniaków.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU LUTYM B. R.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu ruch budowlany w Gdyni w miesiącu lutym przedstawiał się następująco:

Zezwoleń na budowę wydano 2, gdy w styczniu zezwoleń wydano 6. a w lutym roku 1934 — 10.

Rozpoczęto budowę budynków — 6, gdy w styczniu rozpoczęto budynków 13. a w lutym 1934 — 13.

Z pośród rozpoczętych budynków 5 nosi charakter stałych, 1 prowizoryczny. Wszystkie 5 budynków stałych mają przeznaczenie, jako mieszkaniowe. Co do materjału — jeden drewniany, o kubaturze 397 m³. koszt budowy wynieść ma według kosztorysu 3.600 zł. Pozostałe 4 budynki będą murowane o kubaturze 8034 m³, koszt budowy oblicza się na 212 tys. zł, co wynosi po 26,40 zł za 1 m³.

1 prowizoryczny drewniany budynek, przeznaczony na mieszkalny o kubaturze 62 m³ ma kosztować 1 tysiąc zł.

Ogółem rozpoczęte budynki dadzą Gdyni 26 mieszkań o 58 izbach mieszkalnych i 42 izbach niemieszkalnych.

Zakończono budowę budynków — 12, gdy w styczniu zakończono budynków 4, a w lutym z przed roku — 19.

Z pośród zakończonych budynków stałych jest 7. z czego budynków mieszkalnych 2, przemysłowych — 5. Budynki mieszkalne oba są murowane o kubaturze łącznej 306 m³, koszt budowy 3 tysiące zł. Budynków przemysłowych drewnianych — 3, o kubaturze 302 m³. koszt budowy 6 tysięcy złotych, budynków przemysłowych murowanych — 2, o kubaturze 360 m³, koszt budowy 3 tysiące zł. Budynków prowizorycznych zakończono — 5. Wszystkie są mieszkalne, zbudowane z materjału drzewnego. Kubatura ich wynosi 784 m³. koszt budowy wyniósł 12 tysięcy złotych.

Ogółem przybyło Gdyni mieszkań 7, o 13 izbach mieszkalnych i 18 izbach niemieszkalnych. Jak widzimy bardzo niewiele.

Słaby ruch budowlany tłumaczy się sezonem zimowym, dla budownictwa prawie martwym.

SĄD HANDLOWY PRZY SĄDZIE OKRĘGOWYM W GDYNI.

Z dniem 1-go kwietnia otwarty zostanie Sąd Handlowy przy Sądzie Okręgowym w Gdyni. Lista kandydatów, którzy zostaną mianowani sędziami handlowymi w liczbie 16-tu, już została przedłożona przez Izbę P. H. w Gdyni.

Wiadomości z Okręgu Izby

ORGANIZACYJNY ZJAZD KOLONJALISTÓW POMORZA.

W niedzielę, dnia 17 marca r. b. odbył się w Grudziądzu w „Piwiarni Okocimskiej" Zjazd Organizacyjny Kolonjalistów Pomorza, na który przybyli kupcy detaliści branży spożywczo-kolonjalnej, jako delegaci wysłani przez poszczególne Koła tej branży, utworzone w międzyczasie przy Towarzystwach Kupców Samodzielnych.

Zjazd zagaił Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusz Marchlewski, zapoznając zebranych z najnowszemi przejawami polityki gospodarczej i omówił obszernie przebieg ostatnich obrad Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie w sprawach przymusu organizacyjnego, składów fabrycznych, interwencji w Monopolu Spirytusowym oraz sprawę ostatnich projektów rządowych w związku z likwidacją zaległości podatkowych. wreszcie nakreślił dalszą linję rozbudowy organizacyjnej Związku w kierunku wybitnie branżowym. Celem Zjazdu było właśnie ukonstytuowanie się Sekcji ogólno-pomorskiej kupców detalistów branży spożywczo-kolonjalnej, której praca opierać się będzie na kołach branżowych przy poszczególnych Towarzystwach Kupców Samodzielnych.

Następnie podał do wiadomości p. Kierownik Niewiakowski projekt regulaminu sekcyjnego, który został przyjęty.

Następnie wybrano władze sekcji a mianowicie:

Przewodniczący — p. Bernard Kreft, Grudziądz, I. Zastęp. Przewodniczącego — p. Juljan Okoń, Gdynia, II. Zastęp. Przewod. p. Karol Zawiślewski, Toruń. Sekretarz — p. Jerzy Ochocki. Nowemiasto, Skarbnik — p. Franciszek Wolny, Grudziądz, Referent handlu zewnętrznego — p. Stanisław Rotkiewicz, Gdynia, Referent handlu wewnętrznego

p. Alfons Taistra, Grudziądz, Ławnicy — p.p: Franciszek Deja, Brodnica, Błoński, Tczew, M. Kwasigroch, Chojnice, Józef Karwik, Tuchola.

Referat branżowy p. t. „Przydział pomarańcz a rynek podaży" wygłosił p. Antoni Górski. Nad referatem wywiązała się żywa dyskusja, w konkluzji której zapadła uchwała, aby celem sprawiedliwego przydziału pomarańcz zwrócić się z wnioskiem specjalnym do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni z propozycją zaakceptowania stałego przedstawicielstwa Sekcji przy przydziale pomarańcz w osobach Wiceprzewodniczącego Sekcji p. Okonia z Gdyni i referenta dla spraw zewnętrznych Sekcji p. Rotkiewicza z Gdyni.

Referat informacyjny o zarządzeniach w związku z ustawą o mleku i jego przetworach wygłosił p. Kierownik Niewiakowski.

Sekcja apeluje do wszystkich tych Towarzystw, które jeszcze nie utworzyły Koła kupców branży kolonjalnej, ażeby natychmiast Koła takie powołały do życia i wezwały Przewodnictwo Kół do nawiązania bezpośredniego kontaktu z Sekcją Związkową Branży Spożywczo-Kolonjalnej.

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

Dnia 21 marca r. b. obradował w Grudziądzu w siedzibie Centrali Zarząd Główny. Na wstępie zakomunikował p. Prezes Marchlewski, że wskutek zmian zaszłych na Walnem Zebraniu Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu zgłosił dymisję swoją Wiceprezes Związku p. Maćkowiak a na jego miejsce wszedł do Zarządu Głównego nowy prezes Korporacji p. Melerski. Ustąpił również p. Kaźmierski z Chojnic, w miejsce którego wszedł p. Stamm — prezes tamt. Towarzystwa Kupców Samodzielnych. Obaj panowie złożyli następnie uroczyste przyrzeczenie solidarnej współpracy dla dobra kupiectwa pomorskiego. W dalszym ciągu obrad zdawał sprawozdanie ze Zjazdu Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie Prezes Związku. Nad sprawozdaniem toczyła się kilkugodzinna dyskusja, krystalizująca stanowisko Związku pomorskiego wobec najważniejszych zagadnień obecnej polityki gospodarczej, a mianowicie: w sprawie przymusu organizacyjnego Związek opowiada się za przymusem organizacyjnym, przyczem zrzeszenie przymusowe winno posiadać pewne rygory w stosunku do kupców, uprawiających nieuczciwą konkurencję, aż do pozbawienia prawa handlu włącznie; w sprawie sklepów fabrycznych Związek potwierdza zapatrywanie, że otwieranie sklepów handlowych przez fabryki eleminuje kupca i osłabia zdrowy aparat handlowy Państwa i że sklep fabryczny nie może być tańszy od kupieckiego, jak to stwierdziły dotychczasowe badania, natomiast sklep fabryczny uszczupla dochody Państwa przez ominięcie jednej fazy podatkowej. Zarząd Główny polecił tej sprawie poświęcić w Towarzystwach pilną uwagę i ewen. wiadomości o mających być otwartych sklepach fabrycznych kierować natychmiast do specjalnej komisji przy Zarządzie Głównym (Biuro Centrali opracuje krótki referat i roześle go jako materjał dyskusyjny do Towarzystw. W sprawie administracyjnego regulowania cen Związek potwierdził zapatrywanie Naczelnej Rady, że regulowanie cen winno być stosowane tylko w wyjątkowych wypadkach i tylko przez organa samorządu gospodarczego przy zachowaniu zasady niezbędnej rentowności warsztatu. — W sprawie umów o naukę w handlu uchwalono zwrócić się do Izby z wnioskiem o przesunięcie terminu rejestracji tych umów. — Następnie podał przewodniczący do wiadomości, że Naczelna Rada materjały w sprawie nowelizacji podatku od nieruchomości skierowała do odpowiednich władz, że przyjęła wniosek Pomorza o konieczności obniżenia stopy dyskontowej dla starych zadłużeń handlu i skierowała go do Ministerstwa Skarbu, że Monopol Spirytusowy w zasadzie zgodził się na podniesienie rabatów dla wyrównania spadku zysku, powstałego wskutek obniżenia cen monopolowych. Zarząd Główny opowiedział się zdecydowanie przeciwko naruszeniu spoczynku niedzielnego w uzdrowiskach, gdzie według projektu jednej z Izb miałby być dopuszczony handel w niedziele i święta. W dalszym ciągu przyjęto do wiadomości starania Związku o przywrócenie Urzędu Celnego w Toruniu. — Bardzo ożywioną dyskusję wywołała sprawa Przysposobienia Gospodarczego, do którego Zarząd ustosunkował się pozytywnie, uchwalając zwrócić się do wszystkich Towarzystw większych o przyjęcie praktykantów, wysunięto jednakże szereg wątpliwości, które ma wyjaśnić w Województwie delegat Zarządu Głównego p. Melerski.

Następnie przyjęto do wiadomości sprawozdanie finansowe Skarbnika Związku p. Piątkowskiego oraz sprawozdanie Dyrektora Centrali p. Radojewskiego z wizytacji Towarzystw w lutym i marcu r. b., zanalizowano sytuację gospodarczą handlu za te dwa miesiące, załatwiono memorjał Ligi Morskiej i Kolonjalnej, zatwierdzono poparcie Związku dla Pomorskich Pokazów Gospodarczych, mających się odbyć jesienią w Grudziądzu. W końcu przyjęto do wiadomości sprawozdanie Kierownika Wydziału

Sekcyj Branżowych p. Niewiakowskiego o ostatnim Zjeździe detalistów branży spożywczo-kolonjalnej i utworzeniu Sekcji tejże branży przy Związku.

W wolnych głosach omawiano jeszcze konieczność zwołania po świętach Rady Związkowej i urządzenia kilku Zjazdów Okręgowych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W LUTYM.

Ruch towarowy Gdańska w lutym w liczbach wagowych kształtował się względem lutego r. ub. korzystnie w imporcie, oraz niekorzystnie w eksporcie, jednakże w eksporcie spadek wywozu węgla i drzewa pod względem wartości został skompensowany wzmożonym wywozem więcej wartościowych towarów, jak jęczmień, pszenica, oleje smarowe i pędne itd.

Przywieziono ogółem drogą morską 33.227 ton towarów (w lutym 1934 r. 32.007 t.) w tem produktów mineralnych 24.425 t., produktów roślinnych 3.369 t., chemikalij 2.432 t., produktów zwierzęcych 1.390 t. Wzrost wykazały pozycje: rud i pirytów — 15.456 t. (wobec 7.748 ton w lutym ub. r.), nasion — 2.125 t. (602 t.), kawy surowej — 315 t. (222 t.), olejów i tłuszczów zwierzęcych — 687 t. (677 t.) Spadł import śledzi solonych: 1.252 t. (2.546 t.). żelaza i stali — 290 t. (3.797 t.), żeliwa — 83 t. (888 t), przędzy bawełnianej — 85 t. (600 t.), złomu 1,1 t. (208 t.)

Wywieziono ogółem drogą morską 271.350 ton towarów (w lutym 1934 r. 373.285 t.), w tem produktów mineralnych 140.354 t.. produktów roślinnych (bez drzewa) 70.443 t., drzewa i wyrobów z drzewa 48.754 t.

Spadek wykazały pozycje: węgla — 134.388 t. (w lutym ub. r. 245.941 t.), drzewa tartego — 36.794 t. (45.261 t.), żyta — 22.656 t. (25.480 t.), mąki — 2.561 t. (8.385 t.), strączkowych — 876 t. (5.084 t.) Wzrost wykazały pozycje: jęczmień — 34.764 t. (13.150 t.), smary 1.132 t. (50 t.), pszenica 1.423 t. (860 t.), oleje pędne — 578 t. (0 t.), makuchy — 3.827 t. (1.920 t.), parafina 914 t. (777 t.), cynk 486 t. (259 t.) Eksport bekonów utrzymał się na poprzedniej wysokości: 107 t. (109 t.)



RUCH STATKÓW W NAJWIĘKSZYCH PORTACH ŚWIATA W R. 1934.

Ruch statków w największych portach świata ukształtował się w r. 1934 następująco:

		w 1000 t. r. n.
1)	Nowy York	25.188
2)	Londyn	21.714
3)	Hamburg	18.484
4)	Rotterdam	17.974
5)	Szanghaj	17.828
6)	Antwerpja	17.454
7)	Kobe	16.649
8)	Liverpool	14.077
9)	Marsylja	16.637
10)	Lissabona	12.538
11)	Neapol	12.074
12)	Genua	11.313
13)	Yokohama	10.902
14)	Le Havre	10.766
15)	Southampton	10.350
16)	Brema	7.939
17)	Triest	5.634
18)	Aleksandrja	5.385
19)	Durban	5.224
20)	Kopenhaga	4.883
21)	Vancouver	4.791
22)	Amsterdam	4.638
23)	Oslo	4.585
24)	Gdynia	4.142
25)	Istanbul	4.058
26)	Bombay	3.927
27)	Boston	3.834
28)	Montreal	3.746
29)	Gothenburg	3.743
30)	Gdańsk	3.174
31)	Cardiff	3.157

ZNÓW PROJEKT ROZGRANICZENIA WPŁYWÓW HAMBURGA, GDYNI, GDAŃSKA I TRIESTU.

Fairplay dowiaduje się z kół włoskich o utrzymanej aktualności problemu rozgraniczenia wpływów trzech ośrodków portowych: Hamburga, Gdyni—Gdańska i Triestu. Ham-

burg miałby w swem wyłącznem zapleczu kraje na północ od Dunaju do linji prostej Wiedeń — Brno, Triest południowy brzeg Dunaju, Gdynia — Gdańsk — kraje położone ku wschodowi od linji Wiedeń — Brno, a więc wschodnią część Rzeczypospolitej Czechosłowackiej, Węgry, Rumunję i zachodnie kresy Związku Sowieckiego. Podział taki ma zapobiec dalszemu ujemnemu działaniu obecnego stanu ostrej walki konkurencyjnej między wymienionemi portami.

PROJEKT UPAŃSTWOWIENIA SCANDINAVIAN AMERICA LINIE.

Kopenhaska Scandinavian America Linie, pozostająca dotąd w zarządzie Det Forenede jest jedynem przedsiębiorstwem żeglugowem Danji, przynoszącem obecnie stałe straty. W związku z powyższem istnieje projekt wydzielenia linji w samoistne przedsiębiorstwa, z równoczesnem oddaniem jego pod zarząd państwowy.

NOWA RED STAR LINE NALEŻY DO TRANSATLANTYCKIEJ KONFERENCJI — LECZ NIE DO POOLU.

Red Star Line po przejęciu jej przez hamburskiego armatora Arnolda Bernsteina została obecnie przyjęta do Konferencji linij północnego Atlantyku, zachowując nadal odjazdy z Antwerpji. Jednocześnie zaznaczyć wypada, że jednakże nie należy ona do odnośnego poolu; czy wejdzie do poolu zależeć będzie od decyzji amerykańskiego Shipping Boardu, która zostanie wydana niebawem.

Jedyną linją antwerpijską, nie należącą do „Północno - Atlantyckiej Konferencji Frachtów w kierunku zachodnim", jak ściśle się nazywa ta konferencja, jest obecnie linja Isbrandsen - Mollera.

ROZWIĄZANIE FLOTTENVEREINU.

Słynna niemiecka Liga Morska: „Flottenverein" została rozwiązana z uzasadnieniem, że partja narodowo - socjalistyczna jest obecnie w stanie prowadzić sama propagandę morską o wiele aktywniej aniżeli ją prowadzić mogła odrębna organizacja Flottenvereinu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

O WŁAŚCIWE METODY EKSPORTOWE DO CHIN.

Firmy odbiorcze w Chinach uskarżają się niejednokrotnie, na niedość skrupulatne wywiązywanie się dostawców polskich z przyjętych zamówień, zwłaszcza w zakresie wyrobów włókienniczych. Ponieważ rynek chiński interesuje się poważnie przywozem z Polski przeto objawy lekceważenia sobie tego rynku i niewłaściwego wykonywania kontraktów, często dostarczania towaru nieodpowiadającego wzorom, jest momentem wysoce szkodliwym dla dalszej wymiany towarowej z tym rynkiem.

Prócz dostarczania towaru nieodpowiadającego wzorom sprzedażnym zdarzają się jeszcze gorsze fakty przesyłania przez firmy polskie jako „shipping samples" (próbki towaru), które rzekomo miały być odcięte od sztuk rzeczywiście wysyłanych i wg. których importer sprzedaje swym odbiorcom, próbek nieodpowiadających w rzeczywistości wysłanemu towarowi. Takie postępowanie dowodzi niesolidności kupieckiej firm eksportowych.

Zdarzyć się może, że nieznaczne różnice zachodzące między towarem zamówionym a dostarczonym (w kolorze, deseniu, etc.) nie wywołają protestów importera - europejczyka, ani odbiorcy chińskiego, ale może to mieć miejsce jedynie w czasie dobrej konjunktury i dużego ruchu w interesach handlowych, kiedy istnieje większa łatwość w znalezieniu zbytu po dobrych cenach. Obecnie jednak podczas wielkiego natężenia w Chinach kryzysu i ostrej konkurencji, kiedy każdy dostawca Chin stara się dogodzić jaknajbardziej swym odbiorcom w obawie przed straceniem kienteli, chińscy kupcy stali się bardzo wymagający, wykorzystując sytuację. To też jednym ze skutków tego stanu rzeczy jest konieczność jeszcze sumienniejszego niż w czasach normalnych przestrzegania wszelkich punktów umowy zawartej przez eksportera z importerem w Chinach, bo kupiec chiński, odbiorca towaru od importera, będzie w stosunku do niego bardzo wymagającym i drobiazgowym i jego wymagania importer musi zadowolić celem zachęcenia go do dalszych z sobą tranzakcyj.

Odbiorca chiński stara się obecnie wykorzystać — wobec trudnej sytuacji i szczupłości obrotów — każdy najdrobniejszy pretekst dla uzyskania zniżki ceny. Bardzo nieznaczna różnica w deseniu czy też niedostrzegalna zupełnie dla przeciętnego konsumenta różnica w odcieniu barwy (nie mówiąc już oczywiście o różnicy choćby najmniejszej w samym gatunku towaru, jego wadze, szerokości etc.) jest wystarczającą, by odbiorca chiński odmówił odebrania towaru, wzgl. żądał zniżki 10—20 proc. lub 30 proc i więcej, zależnie od wypadku. Wykorzystywanie momentów takich przez odbiorców chińskich jest objawem powszechnym.

DOSTAWY DRZEWA POLSKIEGO DO ALGIERU.

Możliwości zbytu drzewa polskiego na rynku algierskim kształtują się dość pomyślnie, mogłyby zaś być w znacznie większym stopniu wykorzystane, o ile eksporterzy polscy poczyniliby wysiłki w kierunku odpowiedniego zainteresowania kupców algierskich drzewem polskiem. Na drewno budulcowe kontyngenty są rozdzielane przez Gubernatora Generalnego Algieru. W stosunku do r. ub. Polska uzyskała znacznie zwiększony przydział (z rubryki „inne kraje"), przyczem widoki na uzyskanie rozszerzonego kontyngentu istniałyby, gdyby importerzy algierscy wykazali większe zapotrzebowanie na drzewo polskie. Należy zaznaczyć, że meble z drzewa, dykty i inne wyroby drzewne podlegają kontyngentom przy imporcie do Algerji, które są rozdzielane na Francję i Algerję przez specjalny komitet w Paryżu, 33. Rue Faidherbe.

W zakresie klepek do beczek nie jest skontyngentowany, podobnie jak we Francji, import klepek dębowych nieobrobionych, których dostawy z Polski znajdują coraz poważniejszy rynek zbytu we Francji i Algerji. Import klepek obrobionych podlega ograniczeniom kontyngentowym.

Według informacyj Dyrekcji Celnej w Algierze importowano drzewa i wyrobów drzewnych z Polski w 1934 r. — 1.812 ton. Na poszczególne towary w porównaniu z rokiem 1933 przypada:

a) Drzewo budulcowe r. 1933 — 667 ton. r. 1934 — 1.466 ton.

Dane te wskazują na znaczny wzrost importu, gdyż wynoszący około 100 proc.

b) Klepki dębowe w r. 1933 — 38 ton, w r. 1934 — 116 ton.

Także import tego artykułu poważnie wzrósł. Ponieważ odbiorcy wyrazili całkowite zadowolenie w wykonywaniu zamówień, należy się spodziewać dalszego wzrostu importu w branży klepek do beczek.

c) Dykty — w r. 1933 — 681 centn., w r. 1934 — 229 centn.

Import dykt wykazuje poważne zmniejszenie, gdyż w międzyczasie wprowadzono ograniczenia kontyngentowe, a licencje są przydzielane w Paryżu na Francję i Algierję wspólnie.

W opinji importerów algierskich obecna sytuacja rynkowa jest następująca:

W zakresie drzewa czerwonego dostawy na rynek algierski uskuteczniają głównie Jugosławja i Rumunja. Kupcy algierscy tłumaczą to różnicami co do gatunku, biorąc pod uwagę drzewo polskie, oraz w dużej mierze brakiem bezpośredniej linji okrętowej między portami polskiemi a Algierem. Przeładunki drzewa wpływają często ujemnie na jakość.

W tych warunkach mogłaby nastąpić poważna poprawa sytuacji, gdyby eksporterzy polscy mogli zgrupowywać przesyłki i w ten sposób zafrachtowywać całe okręty celem transportu drzewa do Algieru.

Z drugiej strony za lepsze niż polskie jest uważane drzewo szwedzkie, fińskie i rosyjskie.

Niemniej polskie drzewo dębowe jest uważane za bardzo dobre, a większe możliwości zbytu powstałyby z chwilą pewnej obniżki cen.

Importerzy algierscy skarżą się na postępowanie niektórych eksporterów polskich, którzy nietylko nie odpowiadają na listy lub czynią to ze znacznem opóźnieniem, lecz także wykonywanie zamówień przedstawia nieraz dużo do życzenia. Wielu importerów skarżyło się w tej sprawie u Gubernatora Generalnego, od którego zależy przydział licencyj.

Niektórzy importerzy uważają, że gatunek niektórych partyj drzewa polskiego należy tłumaczyć różnicą w manipulowaniu drzewem w Polsce, a w Szwecji i Finlandji, gdzie drzewo zostaje tarte dopiero w porcie i załadowywane bezpośrednio na statek.

Podkreślić trzeba, że racjonalne opracowanie rynku algierskiego może nastąpić jedynie wtedy, gdy eksporterzy polscy będą reprezentowani przez firmy algierskie bezpośrednio. Pośrednictwo, z którego wiele firm polskich korzysta, podraża towar, a pośrednicy mało dbają o jakość dostaw.

W interesie utrzymania dotychczasowych rozmiarów eksportu, a nawet zwiększenia go w pewnym stopniu, należy dbać specjalnie o dobre dostawy na ten rynek i właściwą ich organizację. P. I. E.

ZWYCZAJE W ZAKRESIE UBEZPIECZENIA TOWARÓW W FINLANDJI.

Pragnąc ułatwić eksporterom polskim dokładniejsze zapoznanie się ze zwyczajami fińskiemi w zakresie ubezpieczenia towarów Państw. Instytut Eksportowy podaje najważniejsze spostrzeżenia Poselstwa R. P. w Helsinkach w tej dziedzinie.

Towar może być sprzedawany cif, c&f, fob lub franco, przyczem każdy z tych warunków zawiera w sobie automatycznie ściśle zgóry określoną klauzulę ubezpieczeniową. Jakkolwiek klauzula ta nie jest wyraźnie zaznaczona w umowie, to jest ona jednak nieodłączalnie związana z warunkiem dostawy towaru i prawnie obowiązuje obie zainteresowane strony.

Wynika stąd, iż sposób sprzedania towaru (warunek jego sprzedaży) ustala jednocześnie, do kogo należy obowiązek nietylko ponoszenia kosztów ubezpieczenia, ale i uskutecznienia tegoż ubezpieczenia. — Wychodząc z tego założenia, otrzymujemy następujące zestawienie:

Warunek sprzedaży towaru — ukryta klauzula ubezp.

1. C.I.F. np. jakiś port Południowej Finlandji	Ryzyko ponosi dostawca towaru aż do załadowania towaru na statek (towar w ładowni statku lub na pokładzie).
2. C. & F. (Caf)	Ryzyko ponosi dostawca towaru aż do załadowania towaru na statek (ładownia statku lub na pokładzie).
3. F. O. B. np. port Gdynia lub Gdańsk	Ryzyko ponosi dostawca aż do przyjęcia towaru przez statek lub „Stauer-firmę" zgodnie z przepisami, przyjętemi w danym porcie. (Ladequittung konosament).
4. Franco odbiorca, franco np. Helsingfors	Ryzyko ponosi dostawca aż do oddania towaru do pełnej dyspozycji odbiorcy, to znaczy aż do jego mieszkania biura lub składu.

Znaczenie każdej z wyżej wymienionych klauzul jest następujące:

1. C. i. f. (koszty fracht i asekuracja). Ten warunek sprzedaży żąda od dostawcy towaru załatwienia wszystkich czynności, związanych z ubezpieczeniem morskiem danego towaru, w powszechnie znanem, pierwszorzędnem towarzystwie asekuracyjnem. Suma asekuracji musi bezwzględnie przekraczać conajmniej o 10% zafakturowaną wartość pływającego towaru. Sprzedawca towaru winien dostarczyć nabywcy polisę asekuracyjną. Od chwili ubezpieczenia towaru i umieszczenia go na statku (ładownia statku lub pokład), przechodzi ryzyko na odbiorcę ładunku, który w wypadku awarji lub uszkodzenia winien zwrócić się do towarzystwa asekuracyjnego, w którem towar został ubezpieczony (lub do jego prawnego przedstawiciela w Finlandji). Także zwrócenie się do towarzystwa asekuracyjnego może nastąpić bezpośrednio w ostatnich czasach jednak utrwalił się w Finlandji zwyczaj zwracania się do firmy asekuracyjnej za pośrednictwem przedstawiciela lub ajenta-nadawcy (sprzedawcy) towaru.

W pewnych wypadkach (np. przy kontraktach rocznych lub większych zamówieniach) zdarza się, że odbiorca towaru życzy sobie sam załatwić całą sprawę ubezpieczenia. W tym wypadku następuje między stronami porozumienie co do pewnego procentowego skonta z sumy zafakturowanej.

2. C. & f. (koszty i fracht): sprzedawca obowiązany jest zakomunikować odbiorcy (nabywcy, kupcowi, lub jego zastępcy, ewentualnie firmie spedycyjnej) o uskutecznieniu załadowania celem umożliwienia mu załatwienia sprawy ubezpieczeniowej, poczem transport odbywa się na ryzyko odbiorcy.

3. F. o. b. (wolny na statku). Sprzedawca towaru ponosi ryzyko aż do objęcia go przez odbiorcę **na statku** (przy większych zamówieniach na statku zakontraktowanym przez samego nabywcę).

4. Franco odbiorca. Sprzedawca towaru ponosi ryzyko za pływający towar aż do chwili objęcia go przez nabywcę: na składzie, w biurze, w domu. Dostarczenie towaru uskutecznia wydział spedycyjny towarzystwa transportowego.

Trzeba zaznaczyć, że powyższe zwyczaje handlowe stanowią swego rodzaju podstawę wszelkich morskich tranzakcyj. Każdy kraj, posiadający handel morski, posiada swe specyficzne interpretacje, które mogą różnić się zasadniczo co do prawnych obowiązków zarówno dostawcy, jak i odbiorcy wysłanego towaru.

ZNIŻKA CŁA NA PIWO W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Prezydent Stanów Zjednocz. zgodził się z raportem Komisji, polecającym zniżkę cła na piwo z jednego dolara za galon do 50 centów za galon. Obniżenie cła weszło w życie dnia 15 lutego 1935 r.

Zniżka cła na piwa interesuje w pierwszym rzędzie Anglję i Irlandję, skąd sprowadzane są specjalne piwa w butelkach („ale" i „stout"), w drugim rzędzie Niemcy i Czechosłowację skąd importowane jest do Stanów Zjednoczonych piwo beczkowe.

Według statystyki, import piwa do Stanów Zjednoczonych w okresie grudzień 1933 październik 1934 r. wynosił ogółem 395.000 galonów, z tego z Wielkiej Brytanji i Irlandji pochodziło 266.000 galonów, z Niemiec 57.000 galonów, z Czechosłowacji 37.000 galonów. Import z Polski w tym okresie wynosił 157 galonów.

Dodać należy, że piwo importowane z zagranicy nie podlega podatkowi konsumcyjnemu w wysokości 16 centów od galonu, który opłaca tylko krajowa produkcja piwa.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 LUTEGO DO 7 MARCA 1935 R.

AUSTRJA. Rozporządzenie Min. Rolnictwa wymienia kraje, które pomimo, iż są zagrożone chorobą raka kartoflanego mogą jednak eksportować do Austrji kartofle: Egipt. Włochy, Jugosławja, Malta, Hiszpanja, Węgry i Cypr. W roku 1934 importowano pozatem z Polski, Niemiec i Holandji.

Rokowania pomiędzy Ministerstwami Handlu, Rolnictwa i Skarbu, dotyczące podwyżki stawki celnej na wwóz paszy zostały odroczone.

Ustanowiono kontyngent na przywóz węgla handlowego na miesiąc marzec 1935 r. w wysokości 64.500 ton, podczas gdy w marcu poprzedniego roku kontyngent wynosił 60.000 t. Na Polskę przypada 45.000 ton, na Niemcy 8.600 ton, na Czechosłowację 6.300 t., mniejsze ilości przypadają na Węgry i inne kraje.

Ilość koksu dozwolona w marcu 1935 r., do przywozu wynosi — 10.000 t., z czego 1.500 t., z niemieckiego Górnego Śląska, 1.200 t. z Zagłębia Ruhry i 600 z innych okręgów Niemiec.

EGIPT. Dekretem królewskim, ogłoszonym w dzienniku urzędowym z dnia 7 bm. Rząd egipski przeprowadził zmianę niektórych stawek celnych, wwozowych, z ważnością od tejże daty.

Zmiana ta dotknęła polskie interesy eksportowe przez podniesienie cła na następujące artykuły:

poz. 415 eg. tar. celnej: meble z drzewa giętego lub ich części zmontowane, lub nie:

1) krzesła zwyczajne z oparciem lub bez; stawka obecna: Ł eg. 0,960 za tuzin; stawka dawna: Ł eg. 1,200 za 100 kg br.

poz. 62: szkiełka do lamp (cylindry) stawka obecna: Ł eg. 0,150 za 100 szt.; stawka dawna: Ł eg. 1,- za 100 kg br.

poz. 680: sprężyny do łóżek i do mebli, nawet pokryte miedzią lub innym metalem pospolitym; stawka obecna: Ł eg. 0,450 za 100 kg br.; stawka dawna Ł eg. 0,320 za 100 kg br.

Inne zmiany w egipskiej taryfie celnej, dokonane wzmiankowanym na wstępie dekretem, są nieznaczne i naogół nie dotyczą artykułów, interesujących eksport polski, przyczem niektóre stawki celne, naprzykład na papier rotacyjny, kamienie drogocenne itd. zostały nawet obniżone. Wogóle jednak przeprowadzone zmiany mają przeważnie charakter protekcyjny.

Oczekiwane są w bliskiej przyszłości dalsze modyfikacje celne, przyczem rynek egipski, jak na to wskazują masowe wykupy towaru japońskiego ze składów celnych, liczy się z możliwością nałożenia specjalnych ceł na towar tegoż pochodzenia (najwięcej mówi się o nadpłacie celnej względem towaru pochodzącego z krajów o walucie zdeprecjonowanej w stosunku do waluty angielskiej.

FRANCJA. Dekretem z dnia 16 lutego 1935 r. ustanowione zostało cło na masło świeże w wys. 1.400 fr. (tar. gener.) i 700 fr. (tar. minim.) oraz na masło solone i topione 1.400 fr. (tar. gener.) i 700 fr. (tar. minim.) od 100 kg.

Dziennik urzędowy z dnia 27 lutego 1935 r. zawiera dekret z dnia 26 lutego 1935 r., według którego kontyngent celny na wwóz lnu na okres od 19. 7. 34 do 18. 7. 1935 wynosi 45.000 ton.

HISZPANJA. W myśl dekretu Min. Przemysłu i Handlu z dnia 14. II. 35 ogłoszonego dnia 19. II. 35 wyznaczony został kontyngent na wwóz kukurydzy w roku bieżącym w wysokości 105.000 ton.

W hiszpańskim Dzienniku Urzędowym z dnia 5. II. 1935 zostało ogłoszone rozporządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 4. II. dotyczące przepisów wykonawczych przy przywozie mięsa mrożonego.

W Dzienniku Urzędowym hiszpańskim z dnia 12. II. 35 ogłoszone zostało rozporządzenie Min. Przemysłu i Handlu z dnia 9. II. 1935 zawierające przepisy wykonawcze dotyczące kontyngentu na: skóry wołowe, końskie i z mułów niegarbowane, nieosolone, suche (tar. 176), solone, suche lub wyprawione (tar. nr. 177), świeże, również solone (tar. nr. 178).

HOLANDJA. Holenderski Dziennik Ustaw Nr. z dnia 28. II. 35 zawiera rozporządzenie wg. którego począwszy od 1. III. 35 podnosi się specjalne cło przywozowe na biel cynkową i litopon, a to celem popierania przemysłu krajowego.

1) Litopon, inne białe i prawie białe barwniki, które prócz cynku czystego zawierają również związki siarki:

a) jeżeli zawierają 30 proc. lub poniżej siarczanu cynku stawka wynosi od 100 kg. netto — 1,50 fl.;

b) inne — 3 fl. od 100 kg.

2) Wszelkie niepodpadające pod punkt 1) białe i inne farbniki (przerobione lub nieprzerobione) zawierające tylko cynk od 100 kg. — 1,50 fl.

Rozporządzenie to wydane jest na 1 rok, ale może być w każdej chwili odwołane.

W dn. 26. II. 35 został wstrzymany na czas do 1 kwietnia rb. eksport do Niemiec holenderskich kartofli jadalnych. Zarządzenie to stanowi duży cios dla holenderskich eksporterów, którzy posiadają duże zapasy kartofli. Kontrakty dostawy w powyższym terminie zostały anulowane.

Gwoździe druciane i in. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 40 proc. (podług wagi) przeciętnego importu podczas lat bazowych).

Drut żelazny ciągniony. Okres skontyngentowania 1. III. 36. Lata bazowe 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 20 proc. (podług wagi) przeciętnego importu lat bazowych.

Drut kolczasty. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 100 proc. (podług wagi) przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Bielizna stołowa. Okres skontyngentowania 1. III. 35—1. IX. 35. Lata bazowe bez zmian 1929—1930—1931. Ustawowo przysługuje 50 proc. podług wagi, ewentualnie 30 proc. podług wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Plusz. Okres skontyngentowania 1. III. 35—1. IX. 36 r. Lata bazowe bez zmian 1931—1932. Ustawowo przysługuje 35 proc. podług wagi, ewentualnie 30 proc. podług wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Polsce przysługuje 900 kg wartości ok. hfl. 2,400 w okresie skontyngentowania.

Blacha cynkowa. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. IX. 35. Lata bazowe bez zmian 1931—1932. Ustawowo przysługuje 25 proc. podług wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych. Ustawowo przysługujące kontyngenty zostały obniżone z 80 proc. podług wagi. Polsce zatem przysługuje na bieżące 6 miesięcy kontyngent w wysokości 20.200 kg podczas gdy za rok ub. przysługiwał kontyngent, który na okres bież. nie może być przeniesiony, w wysokości 128.800 kg.

Meble drewniane. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 30 proc. podług wagi, wzgl. 20 proc. podług wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych. W ub. roku ustawowo przysługiwało 50 proc. według wartości ewent. 60 proc. podług wagi. Podczas gdy w ub. okresie kontyngentowym przysługiwało Polsce hfl. 138.750, w bież. okresie przysługuje nam zaledwie 200 ton, wartości ok. 56.000 hfl. Na meble gięte wg. informacyj ze sfer handlowych będzie przysługiwał kontyngent wartości około 34.900 hfl., podczas gdy możliwości zbytu wynoszą ok. 60.000 hfl. Kontyngenty na meble będą przydzielane tut. importerom odrazu na cały okres skontyngentowania.

Meble wiklinowe. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. III. 36. Lata bazowe bez zmian 1931 — 1932. Ustawowo przysługuje 30 proc. podług wartości 45 proc. podług wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych. Polsce przysługuje zatem kontyngent w wysokości 2 ton, wartości ok. 675 hfl.

Ukazało się również nowe zarządzenie kontyngentowe, ograniczające import:

Przędzy jedwabnej. Okres skontyngentowania 1. III. 35 — 1. VI. 35. Lata bazowe 1933 — 1934. Ustawowo przysługuje 45 proc. podług wagi, ewent. 30 proc. podług wartości, przeciętnego importu podczas lat bazowych.

PORTUGALJA. Według dekretu Nr. 25021 z 8 lutego 1935 dodano do taryfy celnej nową pozycję o następującem brzmieniu:

761 A — materjały dla kolei linjowej, taryfa minimalna — kg 0,02, maksymalna — kg 0,04.

Dotyczy również kabli, słupów, wind ciężarowych i osobowych i części składowych tychże, nie obejmuje maszyn i aparatów motorowych.

SYRJA. Rozporządzeniem z dnia 31. I. 35, Nr. 21 zwolniono od cła papier zwykły i fantazyjny, szerokości do 100 cm. i takiż do wyrobu kopert — w taryfie normalnej. W taryfie maksymalnej pobiera się stawkę 25 proc. ad valorem.

W temże rozporządzeniu ustanawia się stawkę celną na pistacje, orzechy i kasztany. Pozatem zmieniono brzmienie Nr. 372 taryfy dotyczącej walcowanej cyny, cyny w arkuszach, aluminjum z podkładem bibułki, służącego do zawijania czekolady: stawki celne pozostały bez zmiany.

Rozporządzeniem Głównego Komisarza z dnia 1. II. 35 za Nr. 25/Z. R. zostały wprowadzone zmiany taryfy celnej dotyczące przywozu mioteł i towarów szczotkarskich z poz. 154 i 155.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Min. Skarbu zapowiedziało rewizję taryfy celnej w celu ułatwienia zawarcia nowych umów handlowych i wzmożenia eksportu.

Cła preferencyjne pozostają bez zmiany. Normalne stawki zostaną zmniejszone. Projektowane zarządzenia, wymierzone będą przeciw krajom, które nie udzieliły wyrobom pół-afrykańskim klauzuli największego uprzywilejowania. W taryfie pośredniej zniżki dotyczyć będą: kawy, dywanów. rękawiczek, rowerów, firanek, kapeluszy damskich, zastawy stołowej, aparatów radjowych, szkła, porcelany, zegarków i farb malarskich.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. Na wniosek przemysłu krajowego, żądającego nałożena ceł dumpingowych. Rząd Unji deleguje eksperta do kraju eksportowego. Ekspert bada na miejscu ceny rynku wewnętrznego na dany produkt; cena ustalona jest f. o. b., — to znaczy do normalnej ceny krajowej dolicza się koszty transportu do portu i koszty przeładunku. Różnicę między tak skalkulowaną ceną, a cenami eksportowemi f. o. b. fiksuje się jako cło dumpingowe, w drodze rozporządzenia specjalnego „anti-dumping duty".

W celu ochrony krajowego przemysłu aluminjowego, wprowadzone zostały z dn. 1 lutego 1935 zwyżki cła na wyroby aluminjowe. W przyszłości wprowadzona ma być reglamentacja importu cementu, pozatem zniżce mają ulec cła na artykuły sportowe i przybory do podróży.

WĘGRY. Zakaz przywozu rozszerzono na następujące towary:

z poz. 274	Siarczan sodu,
„ „ 400	Preparaty pirotechniczne,
„ „ 407	Przeźroczyste płyty błonowe z materjałów pochodzenia roślinnego,
„ „ 456	Kwas mleczny,
z uwagi do poz. 533	Modlitewniki w języku węgierskim w oprawie celuloidowej lub ze skóry sztucznej,
„ „ 641	Zszyte kawałki skór futrzanych (krzyże, okrągłe podszewki i błamy),
„ „ 666	Nieoprzędzone, czworoboczne nici gumowe o grubości 1,5×1,5 mm,
„ „ 702	Cement wszelkich gatunków,
„ „ 794	Silniki i chłodnice do wozów motorowych,
„ „ 801a	Pióra do pisania, pozłacane,
„ „ 807	Inne silniki tłokowe,
„ „ 809	Turbiny parowe i gazowe oraz ich części,
„ „ 830	Używane maszyny tekstylne.
„ „ 841	Wagi analityczne, apteczne i inne wagi precyzyjne, oraz ciężarki precyzyjne,
„ „ 845	Zaopatrzone w mechanizm aparaty ręczne do stemplowania, dziurawienia i perforowania, oraz podobne aparaty ręczne lub przyrządy, dające się wstawiać do maszyn do liczenia i numerowania,
„ „ 949	Niewymienione gdzieindziej towary z rogu , kości i innych naturalnych materjałów snycerskich.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firma holenderska interesuje się importem szczotek z Polski. P/6429/27/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami sztucznej skóry (artykuł gumowany). P/3778/59/Ż.

Firma w Tangierze (Marokko) interesuje się objęciem przedstawicielstw polskich wytwórni różnych branż. P/6233/3R/Ż.

Firmy kanadyjskie interesują się zakupem wyrobów koszykarskich, w szczególności koszy wiklinowych. P/6140/49/Sz.

Przedstawiciel domów amerykańskich zainteresowany w zakupie różnych artykułów do sklepów o cenach jednolitych pozostanie w Warszawie do 15 bm. Informacje bliższe w Instytucie Eksportowym. P/6187/64/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TARYFOWE

„POSTĘPOWANIE WYRÓWNAWCZE" KOLEI NIEMIECKICH.

Po nieudałych pertraktacjach zarządów kolejowych Niemiec, Austrji, Czechosłowacji i Węgier z kolejami rumuńskiemi w sprawie stosowania ulg kolejowych rumuńskich straciły ważność związkowe taryfy kolejowe między Rumunją, a wymienionemi państwami z dniem IX. 34 r. Jedynie Polska udzieliła równoznacznych ulg dla towarów rumuńskich na swych kolejach, dzięki czemu pozostały nadal ważne taryfy polsko - rumuńskie.

Koleje rumuńskie zamierzały na przyszłość opracować nowe taryfy jedynie z pań-

stwami sąsiadującemi i to jedynie przez bezpośrednie przejścia graniczne. Na tej podstawie nie mogłoby być mowy o związkowej taryfie niemiecko - rumuńskiej. Koleje niemieckie zdołały jednak przekonać zarząd kolejowy Austrji, a nawet Węgier i Czechosłowacji o rzekomych szkodach, jakie wynikałyby z tego rodzaju sytuacji i po uzgodnieniu poglądów opublikowały z dniem 1. X. 34 t. zw. „postępowanie wyrównawcze" (Auslobungsverfahren).

Postępowanie to, znane w praktyce już od r. 1923 (Szwajcarja), polega na przewożeniu towarów na podstawie tych samych stawek opłat, za jakie przewozi się towar na kolejach konkurencyjnych, — choćby droga przewozu była znacznie dłuższa, — przyczem jednak zostaje określone pewne minimum opłaty za 1 tonę/kilometr.

Jeżeli stosowanie postępowania wyrównawczego w tych czy innych relacjach może być uważane za skuteczną broń odporną lub zaczepną, to w komunikacji z Rumunją nie osiągnęło to żadnego skutku. Przedewszystkiem Niemcy przeceniły zdolność przepustową podkarpackiej linji kolejowej Koszyce — Halmei, następnie warunki uzyskania różnicy kosztów przewozu były tak skomplikowane, że musiały zniechęcić załadowców do korzystania z dróg, omijających koleje polskie.

Przepisy te zawierały w pierwotnem brzmieniu następujące ważniejsze postanowienia:

Załadowcy, który nada do przewozu towary w ładunkach najmniej 5-tonowych między stacją rumuńską, a stacją węgierską, czechosłowacką, austrjacką, lub niemiecką, obliczy się najtańsze przewoźne, jakie można na jakimkolwiek innym przebiegu (np. przez Polskę) między stacją nadania a stacją przeznaczenia uzyskać. Przesyłki muszą być przewiezione najkrótszą drogą kolejami niemieckiemi, czechosłowackiemi i austrjackiemi lub węgierskiemi — z pominięciem innych kolei, chociażby ten przebieg był jeszcze krótszy. Wniosek o zwrot różnicy między opłaconem przewoźnem, a tańszem przewoźnem, jakieby się zapłaciło np. przez Polskę, należy przedłożyć Dyrekcji Kolei we Wrocławiu w ciągu 6 miesięcy po nadaniu przesyłki. Do wniosku należy dołączyć: 1) Zestawienie opłaconych kosztów przewozu przez Niemcy, Czechosłowację, Austrję i Węgry, — oraz tańszych kosztów przewozu, jakieby się poniosło przy obraniu innej drogi (np. przez Polskę), 2) Wszystkie dowody opłacenia przewoźnego. Różnicę przewoźnego należy obliczyć w RM. Również winny być przeliczone na RM. wszystkie stawki opłat przewozowych, zawarte we wniosku. Jako odszkodowanie za korzystanie z postępowania wyrównawczego otrzymuje załadowca dodatkowo 8% zwróconej różnicy. — Na żądanie wypłaci się natychmiast po ogólnikowem zbadaniu wniosku 80% należnej różnicy.

Przy obliczaniu wysokości zwrotu muszą być zachowane następujące minimalne opłaty za kilometr i 100 kg. Przy ładunkach wagonowych poniżej 10 ton — 0,18 fenigów, przy 10 i więcej tonach 0,14 fen., za drzewo tarte, kukurydzę, makuchy i koks w ładunkach 10 ton i wyżej — 0,10 fen.

W praktyce powyższe przepisy okazały się niewystarczające. Załadowca spotykał się często z różnemi niejasnościami np. co do sposobu stwierdzenia najkrótszej odległości, stosunku tej odległości do obowiązku stosowania najtańszego przewoźnego między dwiema stacjami, stosowania różnych ulg eksportowych i kontyngentowych, stosowania postępowania wyrównawczego w tranzycie przez Niemcy i Rumunję i t. p.

Osobno nadmienić należy, że również załadowca polski może korzystać z postępowania wyrównawczego w ruchu z Rumunją o ile towar skieruje nie na Śniatyn Załucze lecz drogą przez Niemcy, Czechosłowację lub Węgry.

Aby załadowców zachęcić do korzystania w jaknajwiększej mierze z postępowania wyrównawczego zastosowano już z dniem 18 października nowe przepisy, umożliwiające opłacanie najtańszego, na przebiegu polskim osiągalnego przewoźnego już w chwili nadania towaru, — o ile przedtem został złożony wniosek o zatwierdzenie tego przewoźnego. W tym wypadku załadowca otrzymuje tytułem odszkodowania 5% różnicy między najtańszem przewoźnem na drodze przewozu, a jeszcze tańszem przewoźnem przez Polskę, — najmniej jednak 3 fenigi za 100 kg. — Zarządzenie to miało na celu pozyskanie tych załadowców, którzy nie chcieli wykładać większych kwot na droższe przewoźne.

Dowodem zupełnego niepowodzenia zamierzanej akcji bojkotowania przebiegu polskiego jest ostatnie zarządzenie, wydane w styczniu, — na podstawie którego korzystający z postępowania wyrównawczego mogą kierować swoje transporty również przez Polskę na szlaku Chorzów — Śniatyn Załucze.

Z tą chwilą traci cała akcja konkurencyjna przeciw Polsce na wartości i zostaje przywrócony stan taryfowy podobny do tego, jaki panował przed wypowiedzeniem taryf związkowych z Rumunją, czyli przed 1. X. 1934 r.

Niezaprzeczonym faktem jest jednak, że wprowadzenie postępowania wyrównawczego daje jednej stronie korzyści, drugiej zaś straty. Ma to miejsce również w ruchu towarowym z Rumunją w obecnych warunkach. Należałoby się zatem zastanowić, które z państw jest poszkodowane. Polska, jak wyżej wspomnieliśmy, nie ponosi żadnych strat. Rumunja osiągnęła przez postępowanie wyrównawcze jeszcze dalej idące korzyści od tych, jakich żądała, a na które nie chciały się zgodzić zarządy ko-

lejowe Niemiec, Austrji, Czechosłowacji i Węgier. Obecnie przewóz przez koleje tych państw korzysta z minimalnych wyżej przytoczonych stawek opłat. Koleje niemieckie są o tyle poszkodowane, że udzielają zwrotu różnicy przewoźnego za część przebiegu. Najbardziej poszkodowanemi są natomiast koleje czechosłowackie i węgierskie. Nietylko bowiem muszą wypłacać różnice przewoźnego za przebieg towaru na swoich kolejach, lecz nie mogą liczyć nawet na transporty między Niemcami i północną oraz wschodnią Rumunją, które mogą być kierowane dawną drogą przez Polskę.

Wobec takiego stanu rzeczy nie byłoby dziwnem, gdyby pewnego dnia koleje węgierskie i czechosłowackie postanowiły przerwać ten niekorzystny dla nich stan rzeczy i przystąpić do pertraktacyj w sprawie bezpośrednich taryf związkowych z Rumunją. Oczywista rzecz, że jest to zależne od wielkości wpływu Niemiec na politykę transportową tych państw.

Oddzielnie potraktować należy postępowanie wyrównawcze w ruchu rumuńskim, skierowane przeciw portom polskim. Jest to jeszcze jeden więcej od innych skomplikowany aparat w olbrzymiej machinie niemieckiej, działającej przeciw portom polskim. Idą one dalej niż taryfy SD, stosowane już od r. 1925, deprecjonowanie własnej waluty w formie wypuszczenia skripsów, tajne refakcje itp. Wzmocnieniem tej akcji konkurencyjnej jest dodatek do punktu 1 przepisów o postępowaniu wyrównawczem, który obowiązuje z dn. 15 grudnia 1934, a który brzmi: „Zarządy kolejowe będą także przyznawać dla transportów przez porty niemieckie w ruchu ze Szczecinem te same stawki opłat, a w ruchu z innemi portami niemieckiemi o 25 fenigów za 100 kg wyższe stawki opłat, jakie można na jakimkolwiek przebiegu kolejowym w komunikacji z Gdynią w chwili przewozu transportów uzyskać".

Jakkolwiek przepis ten jest automatycznie skierowany i przeciw Gdańskowi, to jednak nazwę tę celowo pominięto.

Wprawdzie koleje niemieckie stosują już od lipca 1933 r. postępowanie wyrównawcze w komunikacji z niem. portami morskiemi, skierowane przeciw Gdyni i Gdańskowi. Nowa zmiana zasługuje jednak o tyle na uwagę, że w komunikacji między portami niem. a Rumunją zgodziły się również zarządy kolejowe Czechosłowacji, Austrji i Węgier zwracać część nadwyżki przewoźnego, jaka się ujawni na niekorzyść portów niemieckich wobec przewoźnego do portów polskich.

Jeżeli mówiliśmy wyżej o niekorzyściach dla zarządów kolejowych, stosujących postępowanie wyrównawcze, — to na tem miejscu — jeżeli chodzi o ruch z portami, — musimy zwrócić uwagę na pełny sukces kolei niemieckich. Wbrew intencjom poszkodowanemi są w tym wypadku nie Gdynia i Gdańsk, lecz znów koleje czechosłowackie i węgierskie.

Rozważając sukces ten z punktu widzenia praktycznego, dojdziemy do przekonania, że ma on znaczenie czysto teoretyczne.

Stawki opłat przewozowych w polsko-rumuńskiej taryfie portowej są do tego stopnia konkurencyjne, że chęć zastosowania ich w jakichkolwiek relacjach z portami niemieckiemi — a relacje te są zawsze dłuższe od relacyj Rumunja — Gdynia/Gdańsk — uważać należy za absurdalną. Najlepiej uwidoczni to poniższe zestawienie odległości:

Śniatyn Załucze — Gdynia 1090 km
Śniatyn Załucze — Szczecin 1207 km via Chorzów
Śniatyn Załucze — Hamburg 1468 km via Chorzów
Bukareszt — Gdynia 1661 km via Śniatyn Załucze
Bukareszt — Hamburg 2004 km via Lökoshara

Musimy tu wziąć pod uwagę, że koszt własny przewozu towarów na kolejach niemieckich, a także czechosłowackich i węgierskich jest znacznie wyższy od kosztu własnego za przewóz na kolejach polskich. — Nie chcemy powiedzieć, że wszelki przewóz do portów niemieckich na wyżej wspomnianych warunkach jest absolutnie niemożliwy. Jednak wypadki, w których przewóz ten mógłby być tańszy, są tak nieliczne, że nie potrzeba brać ich pod uwagę.

Reasumując powyższe, stwierdzamy, że polityka taryfowa, jaka niepotrzebnie wywołała chaos nie z winy Rumunji w państwach dunajowych, dotąd nie osiągnęła swego celu. Wobec tego zarząd kolei niemieckich zdołał sytuacją tak pokierować, aby jedyną korzyść odniosły wyłącznie porty niemieckie.

Eski.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POTRZEBA ORGANIZACJI POŁOWU SZPROTÓW, PRODUKCJI WĘDZONYCH SZPROTÓW ORAZ ZBYTU SZPROTA SUROWEGO I WĘDZONEGO.

Zbliżający się koniec sezonu szprotowego wykazał w całej pełni skutki niedostatecznie pełnej, ograniczającej się właściwie tylko do działalności „Zjednoczenia Rybaków Morskich" organizacji połowów i zbytu szprotów surowych i wędzonych. Niezwykłe wahania cen, ograniczenie połowów, brak organizacji samego zbytu przynosiły nieobliczalne straty rybakom, wędzarniom, handlowi rybnemu i całej sprawie rozprowadzania po kraju obfitego połowu szpro-

tów, z którym nadal **pozostajemy na czele** wszystkich państw bałtyckich.

Interesy konsumenta ucierpiały niemniej gdyż nie miał on zagwarantowanej umiarkowanej ceny, szprot **surowy** docierał w głąb kraju gorzej niż w poprzednich latach, przewóz kolejowy **wędzonego** szprota był drogi, towar wędzony dla konsumenta był niewspółmiernie drogi, co również wstrzymywało prawidłowy zbyt i pogarszało świeżość towaru i regularność jego dostawy.

Na wybrzeżu, spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" usiłowała wzorem lat poprzednich regulować połowy i ceny dostarczanej wędzarniom ryby, jednakże wobec niesłusznych przesłanek czysto handlowej natury i wobec istnienia obok, w Gdańsku, szerszej organizacji, obejmującej również dostawę szprotów w tym roku **zawiodła,** dopuszczając dodatkowe połowy i t. p. W rzeczywistości sprawa racjonalnego rozprowadzenia połowu przekracza w wysokim stopniu i zadania i kompetencje rybackiej spółdzielni.

Należałoby zawczasu przygotować się do organizacji przyszłych połowów, wraz z organizacją rynku — przy udziale wszystkich kół zainteresowanych. korzystając z niefortunnych doświadczeń bieżącego sezonu.

Należałoby stworzyć instytucje, któraby przy udziale wszystkich głównych czynników zainteresowanych, a więc rybaków, wędzarń. fabryk konserw, handlu hurtowego i detalicznego szprotem jak wędzonym tak i świeżym, wreszcie komunikacji (P.K.P.) i konsumentów, opracowała plan rozprowadzania szprotów podczas połowów.

Oczywiście rozchodzi się o plan giętki, mogący sprostać wszelkim zmianom konjunktury. Nowa instytucja winna być stałą i mieć szerokie kompetencje.

KRONIKA.

SYTUACJA NA RYNKU GDYŃSKIM.

Największe ożywienie w obrotach śledziami solonemi już przeszło. Czterozłotowa zniżka celna nie zdołała wpłynąć na trwałe ożywienie rynku śledziowego. Nawet dalsze zniżenie cen już przez samych importerów śledzi nie mogło spowodować większych obrotów. Rynek krajowy jest nie tyle nasycony śledziami solonemi, lecz raczej ma się tu do czynienia z odpływem kapitałów, znajdujących się u hurtowników śledziowych do branży pomarańczowej, bardziej popłatnej. Importerzy śledzi solonych w Gdyni nie tracą jednak nadziei, spodziewając się zwiększenia obrotów w najbliższych dwu tygodniach.

Nie lepsza sytuacja panowała w sprzedaży importowanych śledzi zamrożonych norweskich. Ocieplenie się temperatury spowodowało wstrzymanie się czasowe odbiorców krajowych z zakupami aż do czasu oziębienia się. które nastąpiło wreszcie w końcu tygodnia.

Najgorzej natomiast wygląda sytuacja w połowach własnych szprotów. Wobec nieprzewidzianych obfitych połowów w pierwszym dniu tygodnia, cena szprotów spadła z 9,50 zł za 50 kg aż do 2,50 zł w końcu tygodnia. W tym samym stopniu spadała cena szprotów wędzonych co wywołało prawdziwy chaos na rynku krajowym. Kupcy krajowi, którzy otrzymali drogie szproty (na kredyt) nie chcą teraz płacić i żądają cen najniższych z końca tygodnia. Tak więc brak programu w sprzedaży szprotów świeżych odbija się fatalnie na tegorocznym sezonie szprotowym.

DELEGAT ANGIELSKIEGO URZĘDU RYBACKIEGO W GDYNI.

W sobotę, 25 bm. przybył do Gdyni delegat angielskiego Urzędu Rybackiego z Lowestoft p. Atinxon, który z wielkiem zainteresowaniem zwiedzał port rybacki, przepowiadając dalszy rozwój importu angielskich śledzi solonych przez Gdynię, zwłaszcza po uruchomieniu Chlodni Śledziowej. Po zapoznaniu się z całym portem gdyńskim p. Atinxon wyjechał tego samego dnia wieczorem do Anglji.

PIERWSZA PRÓBA MROŻENIA SZPROTÓW W POLONJI.

W dniu 19 marca w pomieszczeniach f-my „Polonji" (wynajmowanych od Monopolu) zrobiono pierwszą próbę zamrożenia szprotów w nowo skonstruowanej zamrażalni. Próbie poddano pięćdziesiąt skrzyń szprotów świeżych (á 50 kg skrzynka). Gęstość solanki wynosiła 16 stopni Reaumé, temperatura solanki spływającej na ryby minus 7 stop. C., temperatura solanki odpływowej minus 6 stop. C. Czas trwania zamrażania do trzech godzin.

Obecnie po zmontowaniu dodatkowej pompy obiegowej uzyska się znacznie lepsze wyniki mrożenia.

WYDAWNICTWA

Dr Władysław Sowiński. — PRAWO HANDLOWE MORSKIE W ZARYSIE. — str. 297.

Ukazała się w druku praca D-ra Władysława Sowińskiego pod powyższym tytułem. Praca ta wypełnia dotkliwie dotąd odczuwaną lukę w literaturze polskiej systematycznego opracowania stosowanego w Polsce prawa handlowego morskiego. Zebrano w niej najważniejsze materjały nietylko dla tych, którzy chcą zapoznać się z historją i teorją prawa handlowego morskiego, ale przedewszystkiem dla tych, którzy w swej pracy zawodowej z obrotem morskim mają bezpośrednią stycz-

ność. W toku pracy autor niejednokrotnie zmuszony był tworzyć nowe terminy dla poszczególnych pojęć z dziedziny prawa handlowego morskiego wobec braku odpowiednich określeń w dotychczasowej terminologji polskiej, przyczem w tych wypadkach nawiązywał do powszechnej międzynarodowej terminologji morskiej, unikając tworzenia neologizmów.

Pozostawiając na przyszłość obszerniejszą ocenę tej pracy, już teraz stwierdzić nam wypada, iż literatura prawniczo-morska zyskała wkład poważny, cenny tak ze względu na ujęcie tematu, jak i na gruntowne jego opracowanie.

Polecając nabycie tej pracy, Izba zaznacza, że cena jej w sprzedaży księgarskiej wynosi zł 14,— jednak dla nabywców za pośrednictwem Izby ustalona jest *cena specjalna— zł 10* za egz.

KSIĘGA ADRESOWA OKRĘGU MANCHESTERSKIEGO.

Izba Handlowa w Manchester, Anglja, zamierza w najbliższej przyszłości wydać książkę odresową swego okręgu, obejmującą przedewszystkiem przemysł włókienniczy, a także chemiczny i maszynowy. Książka ta wysyłana będzie bezpłatnie firmom zainteresowanym w nawiązywaniu stosunków handlowych z okręgiem manczesterskim.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	26. 3.	30. 3.	3. 4.	6. 4.
Śląsk	2. 4.	6. 4.	10. 4.	13. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	1. 4.	3. 4.
Egeria	8. 4.	10. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 27. 3.   s/s Tiber — z Gdyni 3. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 6. 4.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 30. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 8. 4.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 8. 4.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 6. 4.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 4. 4.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 6. 4.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Victor	30. 3.	2. 4.
Lisbeth	2. 4.	6. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska — 30. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska — 16. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów po[illegible]onych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all [illegible]nsatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 29. 4.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 1. 4.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 2. 4. — z Gdańska 5. 4.
s/s Chorzów — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 12. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Kaus Carl	28. 3.	30. 3.
Ariadne	1. 4.	3. 4.
Condor	4. 4.	6. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	26. 3.	29. 3.	6. 4.
Cieszyn	2. 4.	5. 4.	10. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 4. 4. — z Gdańska 6. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 31. 3. s/s Berenice — z Gdyni 7. 4.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 9. 4. — z Gdyni 11. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 2. 4. — z Gdyni 4. 4.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 4. 4.
s/s Baltonia — z Gdańska 2. 4. — z Gdyni 4. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 27. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 28. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Porto — z Gdyni 29. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Porto — z Gdyni 29. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pirgenti — z Gdyni 28. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 28. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vasaland — z Gdyni 30. 3. m/s Gotland — z Gdyni 11. 4.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 1. 4. s/s Scanyork — z Gdyni 6. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4. s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 10. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdyni 8. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 30. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Oran — z Gdyni 4. 5.

s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Thalatta — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

28 marca:

s/s EBRO lin. z portów franc. via Kopenhaga z drobnicą, Reinhold.
s/s PUCK lin. z Anglji po wykończeniu budowy, Żegl. Polska.
s/s GERTRUD po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s EROL po węgiel, PAM.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.
s/s BARTIL po węgiel, PAM.
s/s GARDA KUNSTMANN ze złomem, PAM.
s/s JULIANNE po cukier, Behnke & Sieg.
s/s POLARIS po węgiel, Bergenske.
s/s ROBUR V po węgiel, Polrob.
s/s ROBUR VI po węgiel, Polrob.

29 marca:

s/s ORIENT lin. z B. Aires z towarami, Bergenske.
s/s SANTA CRUZ lin. wschodniej Norwegji, Bergenske.
s/s SCANYORK lin. z N. Yorku z towarami i pocztą, Am. Scantic Line.
s/s ALICANTE lin. po ładunek na morze Śródziemne. Bergenske.
m/s GUNNAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki z towarami, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z drobnicą, PAM.
m/s VASALAND lin. dla wyład. i ładowania na Lewant. Pol. - Lewant.
s/s STUBBENHUK lin. po ładunek do Helsingforsu i Kotki, Lenczat.
s/s KAUPO po węgiel, PAM. wzgl. Bergenske.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s HILDA ze złomem, PAM.
s/s EMMA SAUBER po węgiel, Polrob.
s/s CONTINENTAL po węgiel, Bergenske.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

30 marca:

s/s VICTOR lin. z Hamburga z towarami, Prowe.
m/s SANTOS dodatk. lin. z Victoria (Brazylja) z towarami, PAM.
ż/m ELEMKA na postój wstępny do dalszej podróży, PAM.
s/s BORIS po węgiel, PAM.
s/s MONTE BIANCO po węgiel, Polrob.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, Behnke & Sieg.

31 marca:

s/s RHEA lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s SUSA ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s BORGA po węgiel, Bergenske.

1 kwietnia:

s/s ARGOSY lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. Am. Scantic Line.
s/s BALTONIA lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. (lub 3-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. tylko dla ładowania do zach. Norwegji, Bergenske.
m/s TIJUCA lin. z ryżem i towarami z Indyj Wsch., Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsingforsu i Tallinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s HECTOR lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z towarami, Lenczat.
s/s OTTILIE po ładunek do Kłajpedy/Leepanji, Lenczat.
s/s ANNELIESE po ładunek do Rygi i Lubeki, Lenczat.
s/s CIPRO po węgiel, Polrob.
s/s SVINT ze złomem, Rummel & Burton.
s/s HECKSEE ze złomem, PAM.
s/s TORUŃ po węgiel, Progress.
s/s EDMONDO po węgiel, Bergenske.
s/s URANUS po węgiel, Bergenske.
s/s ALGO po węgiel, Speed.

2 kwietnia:

s/s KOŚCIUSZKO lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Lin. Gdynia — Ameryka.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s LISBETH lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

3 kwietnia:

s/s IWAN lin. z Göteborga — Malmö z drobnicą, Bergenske.
s/s SIRETUL po węgiel, PAM.
s/s KASTOR po węgiel, Bergenske.

4 kwietnia:

s/s ANTILOCHUS lin. Dalekiego Wschodu, po ładunek, PAM.
s/s CONDOR lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s ROLF po węgiel, Speed.

5 kwietnia:

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z towarami. PAM., Żegluga Polska.

s/s MINORCA lin. po ładunek do Leith. Reinhold.
s/s AKERSHUS lin. zach. - norweska, Bergenske.
s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

6 kwietnia:

s/s SCANYORK lin. po ładunek do N. Yorku. Am. Scantic Line.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.
s/s NORDSÖEN lin. z portów Sycylji z owocami. PAM.
s/s CHRISTIAN RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Prowe.

7 kwietnia:

s/s FIOR DI LIMONE lin. z portów włoskich, z towarami, Rummel & Burton.
s/s BERENICE lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s E. RUSS lin. po ładunek do Mantyluoto i Abo, Lenczat.

8 kwietnia:

s/s LECH lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. (lub 9-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s EGON lin. z Malmö z drobnicą. Behnke & Sieg.
s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio. Santos. Buenos Aires, Bergenske.
s/s EGERIA lin. z Bremy z towarami. Prowe.